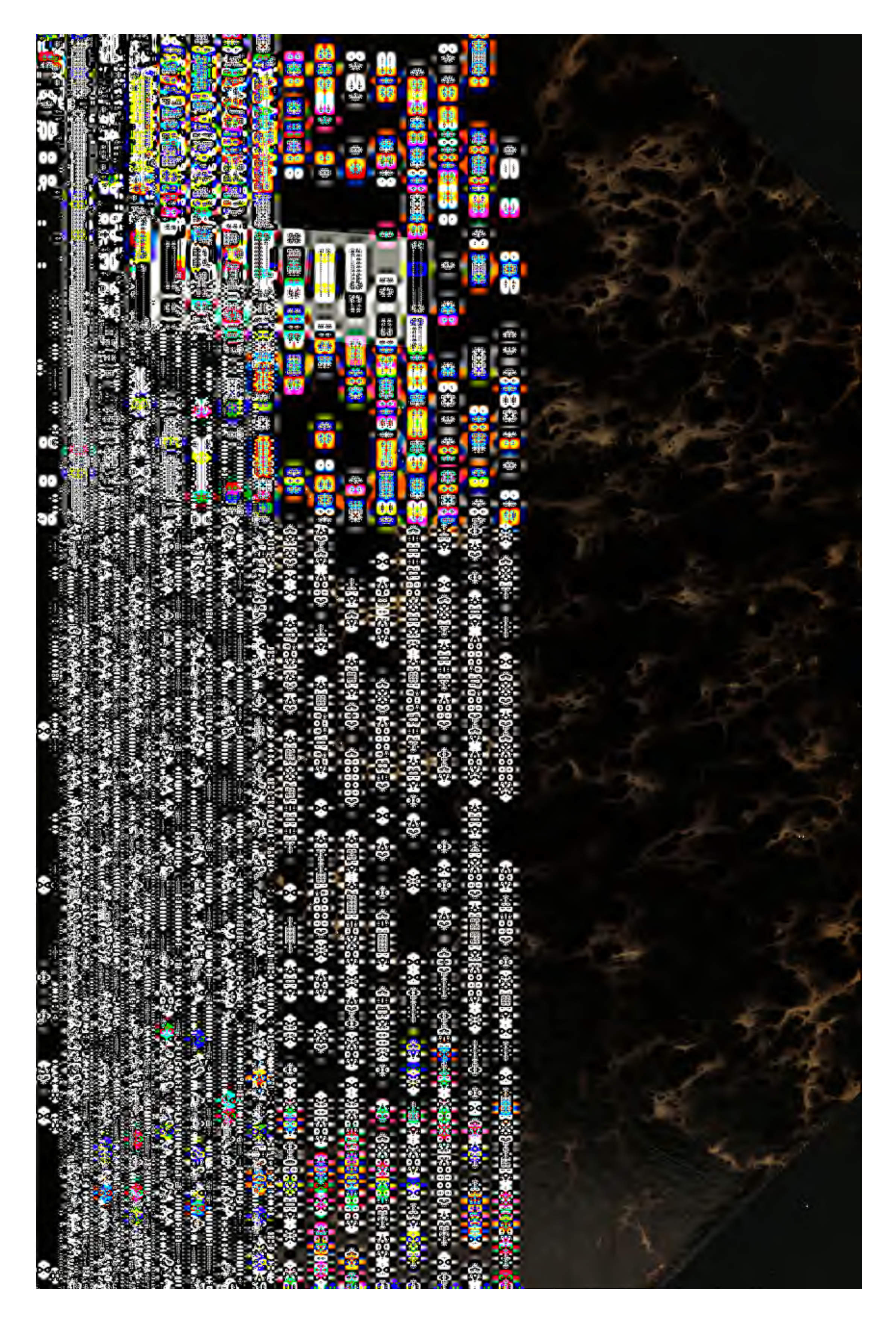
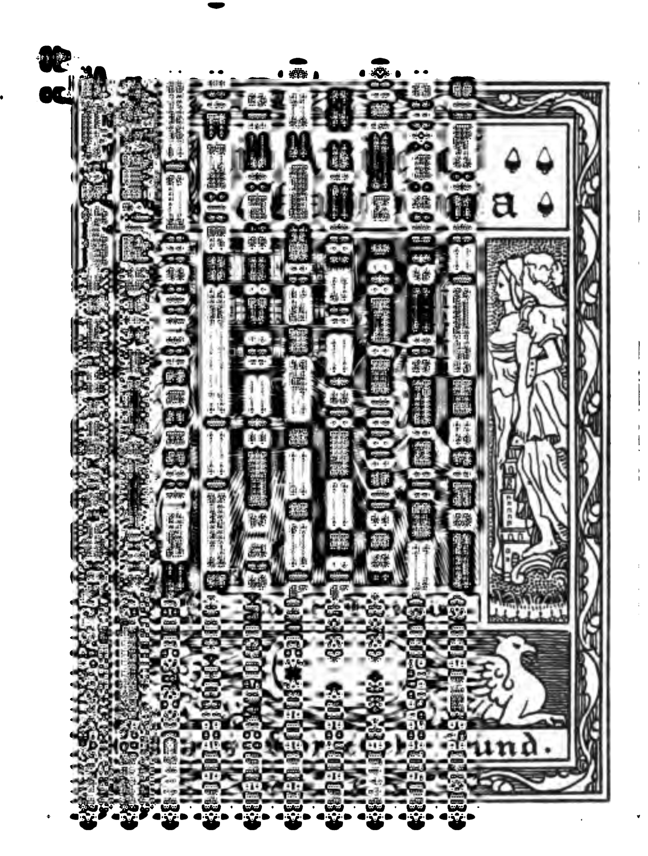
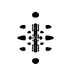
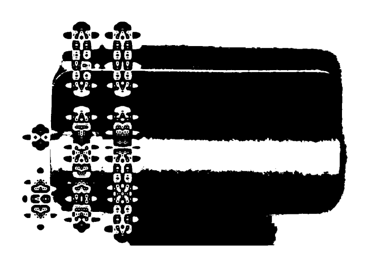
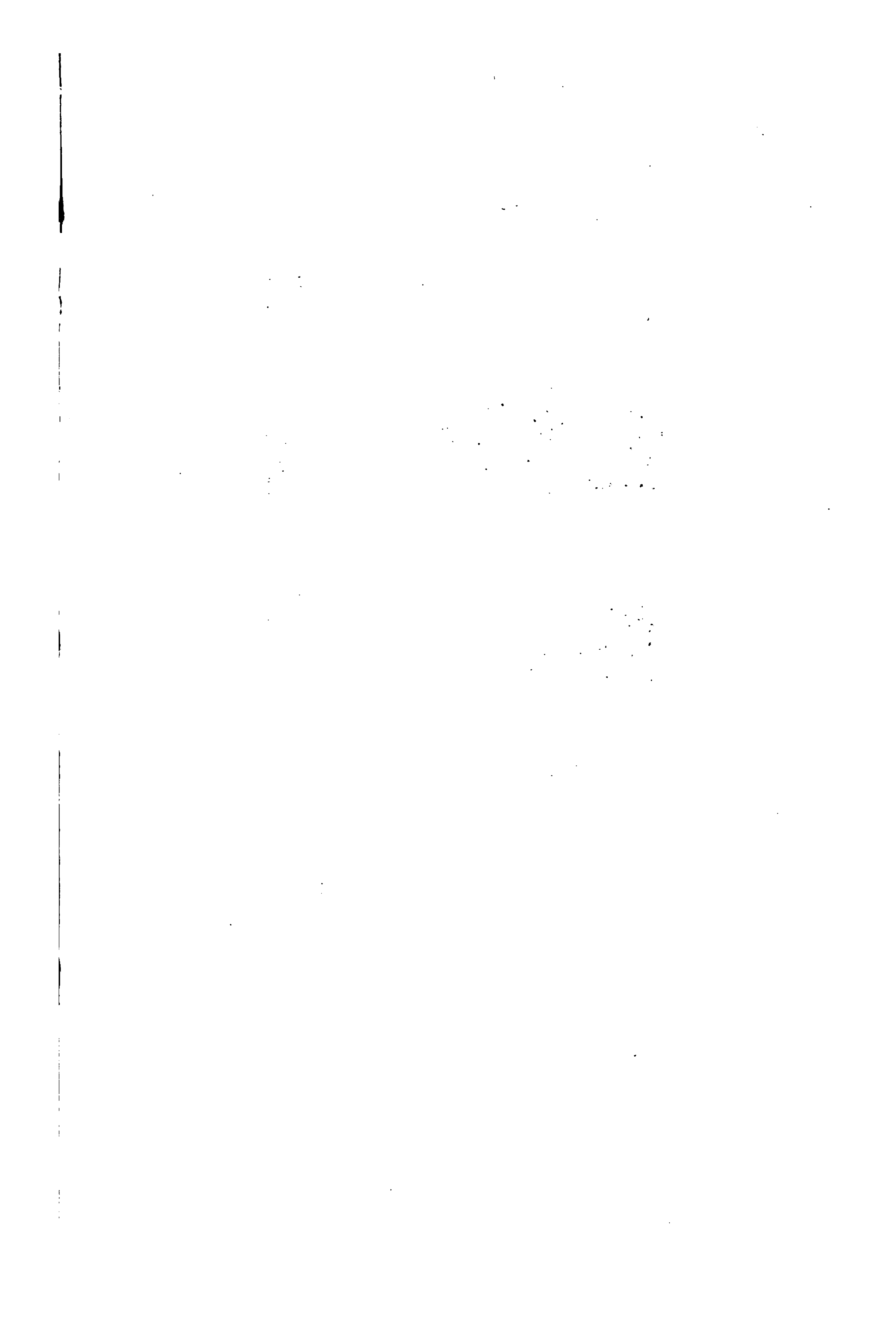








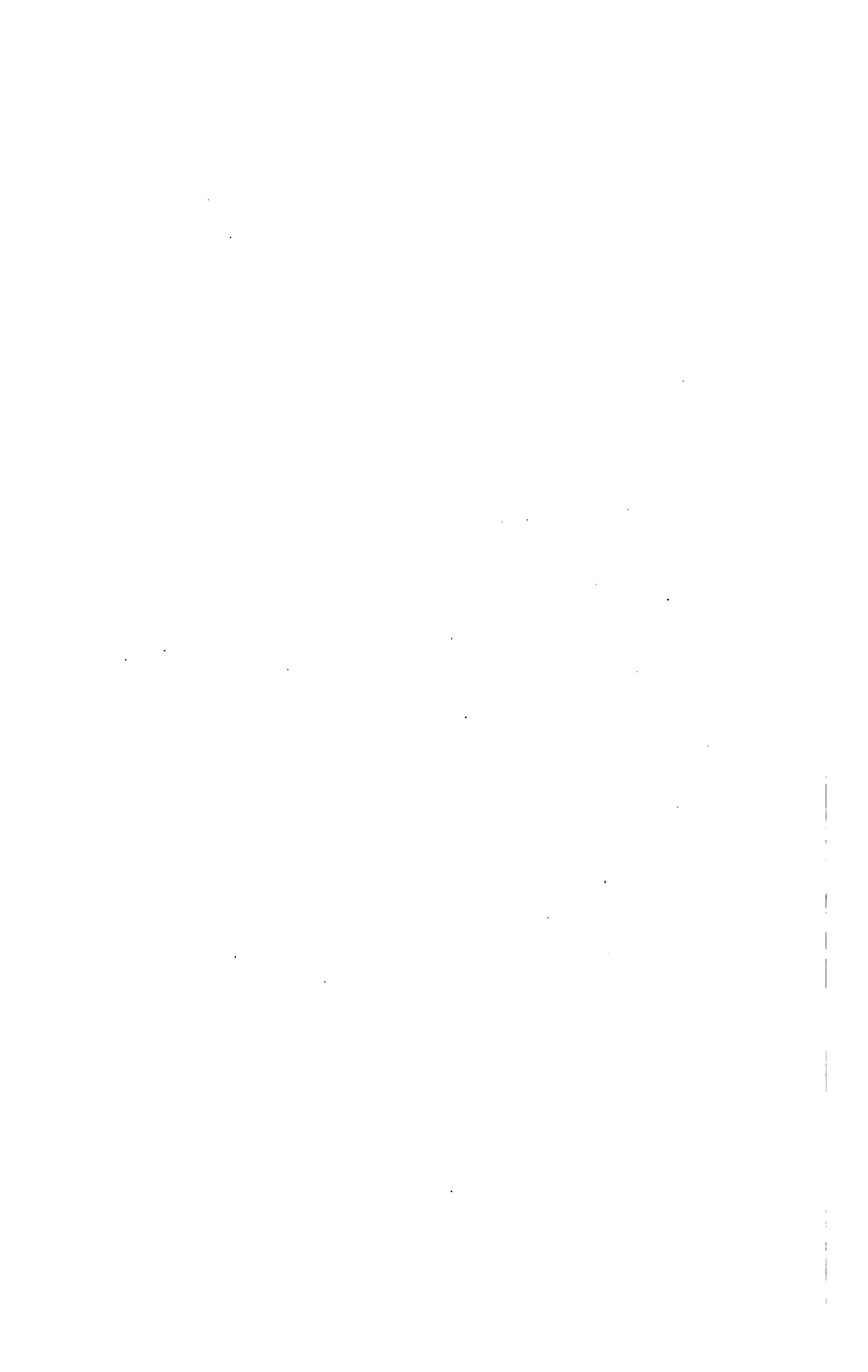






Die Eisenbahntarife

in ihren Beziehungen zur Handelspolitik.

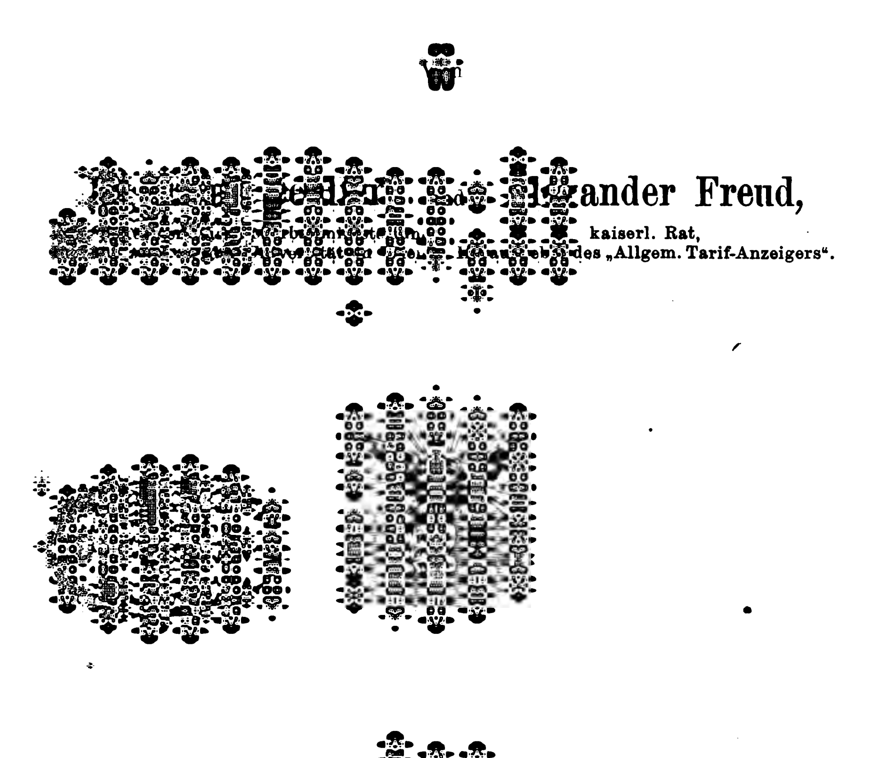


[illegible]tarife

[illegible] Handelspolitik

von

[illegible]ander Freud,
[illegible] kaiserl. Rat,
[illegible] des „Allgem. Tarif-Anzeigers“.



[illegible]
[illegible]umblot.
1[illegible]4.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Nicht nur in den Fachkreisen, sondern auch in der Öffentlichkeit hat sich allmählich die Erkenntnis verbreitet, daſs die Gütertarife der Eisenbahnen unter denjenigen Faktoren, durch welche die ökonomischen Interessen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen intensiv beeinfluſst werden, eine hervorragende Stellung einnehmen.

Wir beziehen uns demnach auf eine allgemein bekannte Tatsache, wenn wir darauf hinweisen, daſs im kaufmännischen Kalkul die Transportspesen eine desto gröſsere Bedeutung gewinnen, je mehr der Warenverkehr sich entwickelt, je mehr die Konkurrenz sich verschärft, je komplizierter und empfindlicher die Absatzverhältnisse sich gestalten.

Hiermit sind die Eisenbahntarife zu einem Gegenstande des öffentlichen Interesses und zugleich ein Objekt der öffentlichen Fürsorge geworden. Stehen doch selbstverständlich die Staatsverwaltungen der Kulturländer der hohen nationalökonomischen Bedeutung der Eisenbahntarife keineswegs ohne Verständnis gegenüber; ihrer Einwirkung ist es vielmehr zuzuschreiben, daſs das Tarifwesen unserer Eisenbahnen, wiewohl ursprünglich durchaus auf privatwirtschaftlicher Grundlage beruhend, denn doch heutzutage des gemeinwirtschaftlichen Einschlags nicht gänzlich entbehrt.

Dieses gemeinwirtschaftliche Moment tritt begreiflicherweise bei den Staatsbahnen, obgleich auch diese den finan-

ziellen Ertrag und die Verzinsung des investierten Kapitals stets im Auge zu behalten genötigt sind, stärker zu Tage als bei den Privatbahnen; immerhin können auch die letzteren der gemeinwirtschaftlichen Influenzierung nicht vollständig sich entziehen. Eine gewisse Kongruenz der privaten mit den allgemeinen Interessen wird in dieser Hinsicht schon durch den Umstand herbeigeführt, daſs die Privatbahnen bestrebt sein müssen, die an ihren Linien gelegenen Industrien und landwirtschaftlichen Betriebe leistungsfähig zu erhalten. Ebenso übt die öffentliche Meinung einen gewissen Druck im Sinne der Bedachtnahme auf das Gemeinwohl aus[1]. Vollends aber ist es die Staatsaufsicht, welche der extremen Betonung des privatwirtschaftlichen Interessenstandpunktes entgegenwirkt.

In erster Linie bezieht sich die Ingerenz der Staatsgewalt auf die formale Seite des Tarifwesens; aber auch die materielle Tarifbildung ist längst in den Bereich der staatlichen Tarifkontrolle einbezogen worden. In der Tat ist es sehr vielen Staatsverwaltungen gelungen, mit Hilfe des Konzessionssystems, dann auf Grund besonderer gesetzlicher Bestimmungen und im Wege der administrativen Einfluſsnahme die Privatbahnen zur Erstellung solcher Tarife zu veranlassen, welche die Berücksichtigung der Interessen von Handel, Produktion und Konsum deutlich erkennen lassen.

Indes wäre es ein Irrtum, wenn man unserem Tarifwesen einen in volkswirtschaftlicher Hinsicht einheitlichen und organischen Charakter vindizieren wollte. Mag es sich um Staats- oder Privatbahnen handeln: beherrscht ist unser Tarifwesen, wie schon oben angedeutet wurde, in seinen Fundamenten vom privatwirtschaftlichen Interessen-

---

[1] Vgl. Liharzik, Das Eisenbahnwesen in seinen Beziehungen zur Industrie, 1900, S. 7.

standpunkt. Insgesamt stellen sich unsere Eisenbahnen — etwa mit Ausnahme der rein strategischen Bahnen — als Erwerbsunternehmungen dar, denen in erster Linie die Aufgabe zufällt, möglichst hohe Reinerträge zu erzielen. Daher führen sich denn auch die gemeinwirtschaftlichen Wirkungen der Eisenbahntarife im grofsen und ganzen auf privatwirtschaftliche Motive der Bahnverwaltungen zurück, sie sind gewissermafsen eine Nebenwirkung privatwirtschaftlicher Tendenzen. Soweit unsere staatliche Tarifpolitik den letzteren entgegentritt, bewegt sie sich in einem aufserordentlich engen Gesichtskreise; sie erschöpft sich — wenigstens auf dem Boden der inneren Eisenbahnpolitik — geradezu in dem einzigen Gedanken der Prohibierung exorbitant hoher Tarifsätze[1]. Im übrigen wird jede fallweise Abweichung von den Grundsätzen der Geschäftsmoral nicht als Ausflufs pflichtgemäfser Unterwerfung unter die Forderungen des Gemeinwohls, sondern als Zugeständnis an gewisse Interessentengruppen empfunden, als ein Zugeständnis, auf welches man sich bei Gelegenheit mit einem gewissen Selbstbewufstsein zu berufen pflegt.

Dieser Zustand der Dinge kann nicht befremden, wenn man bedenkt, dafs es sehr lange währt, bis politische Gedanken zur Reife gelangen, dafs daher auch neue Gebilde des Wirtschaftslebens — und die Eisenbahn mit ihren Tarifen ist ja für unser Zeitalter immerhin eine moderne Einrichtung — nur allmählich vom allgemeinen

[1] Zu den wissenschaftlichen Verfechtern dieses Prinzips ist bereits List, Das deutsche National-Transportsystem, 1838, zu zählen; hauptsächlich aber sind zu nennen Schäffle, Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirtschaft, 1873, II. Bd., § 261, insbes. S. 261, und Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, insbes. I. Bd., 1878, S. 34 und 71 ff.; Derselbe in Schönbergs Handbuch der Pol. Ökonomie, 1896, I. Bd., insbes. S. 600.

Strome der Kulturentwicklung vollständig aufgenommen werden.

Schon aber erheben sich gewichtige Stimmen, welche hinsichtlich des Tarifwesens eine kräftigere Betonung des gemeinwirtschaftlichen Prinzips, eine umfassendere Berücksichtigung der allgemeinen Interessen mit Nachdruck fordern. Mag es immerhin heute noch als ein Spiel der Phantasie betrachtet werden, wenn der Hoffnung Ausdruck gegeben wird, dafs in absehbarer Zeit auf den Staatsbahnen das reine Gebührenprinzip zur allgemeinen Anwendung gelangen wird, wonach das einzige fiskalische Ziel der Verwaltung — bei voller Freiheit für die Erfüllung volkswirtschaftlicher Aufgaben — in der Deckung der Selbstkosten bestünde, mag immerhin die materielle Tarifeinheit in Ländern mit Staats- und Privatbahnen als Utopie erscheinen: der Ruf nach Beseitigung der volkswirtschaftlichen Systemlosigkeit unseres Tarifwesens wird gleichwohl nicht mehr verhallen, bis er endlich positive Erfolge wird erzielt haben.

Dem aufmerksamen Beobachter ökonomischer Verhältnisse kann nun die Tatsache nicht entgehen, dafs gerade auf dem Gebiete der Handelspolitik die Diskrepanz zwischen dem volkswirtschaftlichen Ideale unserer Zeit und dem gegenwärtigen Zustande des Tarifwesens immer schärfer zu Tage tritt. Dies erklärt sich aus dem Umstande, dafs die Handelspolitik von dem Prinzip des „laissez faire laissez aller“ sich rascher loszuringen vermochte als viele andere Zweige der Staatsverwaltung. Nirgends gewahren wir einen so raschen Zug der Entwicklung, nirgends einen so kräftigen Gestaltungstrieb als gerade auf diesem Felde der wirtschaftlichen Gesetzgebung. Es steht aufser Frage, dafs die eben erwähnte Evolution gegenwärtig ihren Höhepunkt noch keineswegs erreicht hat. Wir befinden uns heute noch inmitten jener Bewegung, welche den sorgfältigen Ausbau der Schutzzoll-

politik zum Gegenstande hat, die aber auch ebendeshalb eine intensive Verfeinerung der Vertragspolitik herbeizuführen verspricht. Von Etappe zu Etappe, bei jeder Revision von Zollgesetzen und von autonomen Zolltarifen, bei jeder Beratung eines abzuschliefsenden Handelsvertrages ergeben sich ungeahnte Ausblicke. Neue und immer neue Objekte werden in die Sphäre der Handelspolitik einbezogen; erzeugt doch jeder im wirtschaftlichen Ringen der Nationen erreichte Vorteil auf der Gegenseite eine heftige Reaktion, welche in dem Ersinnen vervollkommneter Bollwerke der nationalen Wohlfahrt sich äufsert. Alle erdenklichen Formen des internationalen Geschäftsverkehrs werden von der Handelspolitik erfafst. Bei Feststellung der Zollsätze ist jede Krone, jede Mark, jeder Frank Gegenstand sorgfältiger Untersuchungen und erbitterter Interessenkämpfe. Die Feinheiten der Warenkunde gehören zum täglich gebrauchten Rüstzeug des Handelspolitikers. Kein kaufmännisches oder technologisches Detail entgeht seiner Aufmerksamkeit. Auf den scheinbar abgelegensten Gebieten werden handelspolitische Schlachten geschlagen; Veterinärfragen, Steuersysteme, Kartellgewinne — all dies und tausend anderes wird in den Kalkul des Handelspolitikers einbezogen.

Unter diesen Umständen müfste es sehr befremden, wenn gerade der Eisenbahnfracht, diesem so überaus wichtigen Faktor des Wirtschaftslebens, jedwede Beziehung zur Handelspolitik versagt geblieben wäre. Tatsächlich ist dies auch nicht der Fall; vielmehr finden sich unter den volkswirtschaftlichen Elementen der Tarifbildung auch solche handelspolitischer Natur. So spielt insbesondere die tarifarische Exportförderung heute schon eine sehr wichtige Rolle im Wirtschaftsleben; wir stofsen weiters auf gewisse Ansätze zu einem Schutze der heimischen Provenienz gegenüber dem Importe fremder Waren. Hier haben wir also Mafsnahmen vor uns, die sicherlich unter den

Begriff der autonomen Handelspolitik zu subsumieren sind; aber auch die tarifarische Vertragspolitik kommt zum Ausdruck in einzelnen Bestimmungen eisenbahntarifarischer Natur, welche in mehrere Handelsverträge aufgenommen worden sind.

Gleichwohl gelangt die oben gekennzeichnete Systemlosigkeit unseres Tarifwesens gerade in handelspolitischer Hinsicht besonders deutlich zur Erscheinung. In den eisenbahntarifarischen Elementen unserer Handelspolitik treten uns nämlich nur vereinzelte Maſsnahmen entgegen, welche des einheitlichen Zusammenhanges entbehren und in ihrer Tendenz einander sogar vielfach widersprechen. Anderseits begegnen wir typisch wiederkehrenden, allgemein gehaltenen Formeln, welche als Instrumente einer rationellen Tarifpolitik sich nicht verwenden lassen. Insbesondere aber machen wir die Beobachtung, daſs eine innige Kooperation der Eisenbahntarif- mit der Zollpolitik gänzlich mangelt und daſs die erstere weit davon entfernt ist, ein integrierender Bestandteil der allgemeinen Handelspolitik zu sein. Während einerseits die natürliche, den internationalen Verkehr erleichternde Funktion der Eisenbahn allzuwenig in den Dienst der Handelspolitik gestellt wird, steht anderseits mit den Maximen derselben jene künstliche Verschiebung der geographisch gegebenen Produktionsverhältnisse, wie sie durch die Frachttarife vielfach herbeigeführt wird, keineswegs völlig im Einklange.

Es war Bismarck, welcher — im Hinblicke auf die deutschen Verhältnisse — zum ersten Male klar und bestimmt auf die eben erwähnte Anomalie hinwies. In seinem berühmten Schreiben an den Bundesrat vom 15. Dezember 1878 sprach er die Überzeugung aus, daſs mit der Revision der Grenzzölle eine Revision der Eisenbahntarife notwendig Hand in Hand gehen müsse. Es könne auf die Dauer den einzelnen Staats- und Privatbahnverwaltungen nicht die Berechtigung verbleiben, „der wirtschaftlichen

Gesetzgebung des Reiches nach eigenem Ermessen Konkurrenz zu machen, die Handelspolitik der verbündeten Regierungen und des Reichstags nach Willkür zu neutralisieren und das wirtschaftliche Leben der Nation den Schwankungen auszusetzen, welche im Gefolge hoher und wechselnder Einfuhrprämien für einzelne Gegenstände notwendig eintreten."

Ebenso betonte Bismarck in der zur Begründung seiner neuen Handelspolitik gehaltenen Rede vom 8. Mai 1879, dafs die Fragen des Zolltarifs und der Eisenbahntarife womöglich gleichzeitig gelöst werden sollten, da es ganz unmöglich sei, eine von der Eisenbahnfrachtpolitik unabhängige Zollpolitik zu treiben.

Seitdem diese Worte, aus denen nicht blofs Deutschland die Nutzanwendung zu ziehen berufen war, gesprochen wurden, ist ein Vierteljahrhundert verstrichen, ohne dafs die Frage ihrer Lösung wesentlich näher gerückt wäre. Die Problemstellung selbst aber ist geblieben und wird nicht mehr verschwinden. Kein einsichtiger Wirtschaftspolitiker kann sich der Bedeutung des Themas verschliefsen. Der Eisenbahntarif — dieser Gedanke ist uns heute vollkommen geläufig — kann die allgemeine Handelspolitik sehr wesentlich unterstützen, er kann sie aber auch dergestalt konterkarieren, dafs der Effekt handelspolitischer Mafsregeln geradezu paralysiert wird. Ein in dieser Beziehung regelloser Zustand ist auf die Dauer nicht haltbar. Literatur, Gesetzgebung und Verwaltung werden diesem Probleme mit steigender Aufmerksamkeit sich zuwenden. Die Handelspolitik, welche so machtvoll sich entwickelt, kann innerhalb ihres Gesichtsfeldes die wirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnfracht nicht übersehen. Unser Tarifwesen wird mit der allgemeinen Handelspolitik sich zu amalgamieren haben, es mufs eine Stütze derselben werden, anstatt ihre Lehren zu ignorieren, ja sogar ihr vielfach in den Rücken zu fallen.

Wie weit in dieser Beziehung gegangen werden kann, ob es hier insbesondere sich lediglich darum handeln wird, von Fall zu Fall die Disparitäten zwischen Zoll- und Frachttarif zu beseitigen, oder ob der letztere berufen ist, eine selbständige handelspolitische Funktion zu übernehmen und der Zollpolitik nicht nur nicht entgegenzuarbeiten, sondern dieselbe — trotz der wesentlichen Verschiedenheit zwischen Fracht und Zoll — auch in positivem Sinne zu unterstützen und zu ergänzen: dies sind überaus schwierige Fragen, welche zur Zeit kaum erschöpfend zu beantworten sind, mit denen aber gleichwohl unsere Untersuchungen sich werden zu befassen haben.

Im Sinne des skizzierten Gedankenganges sollen im ersten Abschnitte der vorliegenden Studie die tatsächlichen Beziehungen zwischen dem Eisenbahntarifwesen und der Handelspolitik zur Darstellung gelangen, während der zweite Abschnitt die handelspolitische Ausgestaltung des Eisenbahntarifwesens zum Gegenstande haben wird.

In letzterer Hinsicht werden wir zunächst die autonome Tarifpolitik skizzieren, wie sie ohne Rücksicht auf bestehende Verträge sich entwickeln würde oder — beim Fehlen solcher Abmachungen — sich entwickeln wird. Sodann werden wir uns mit der Frage zu beschäftigen haben, in welcher Weise die neuen Formen der autonomen Tarifpolitik durch die heute geltenden Vertragsprinzipien würden beeinflufst werden, worauf wir versuchen werden, einen allgemeinen Überblick über die Neugestaltung der tarifarischen Vertragspolitik selbst zu gewinnen. Endlich sollen im Schlufskapitel, um die praktische Realisierbarkeit der tarifarischen Handelspolitik ins klare zu setzen, die verwaltungsrechtlichen Grundlagen der handelspolitischen Reglementierung des Tarifwesens einer kritischen Durchsicht unterzogen werden.

Vor Übergang zu dem eigentlichen Thema unserer

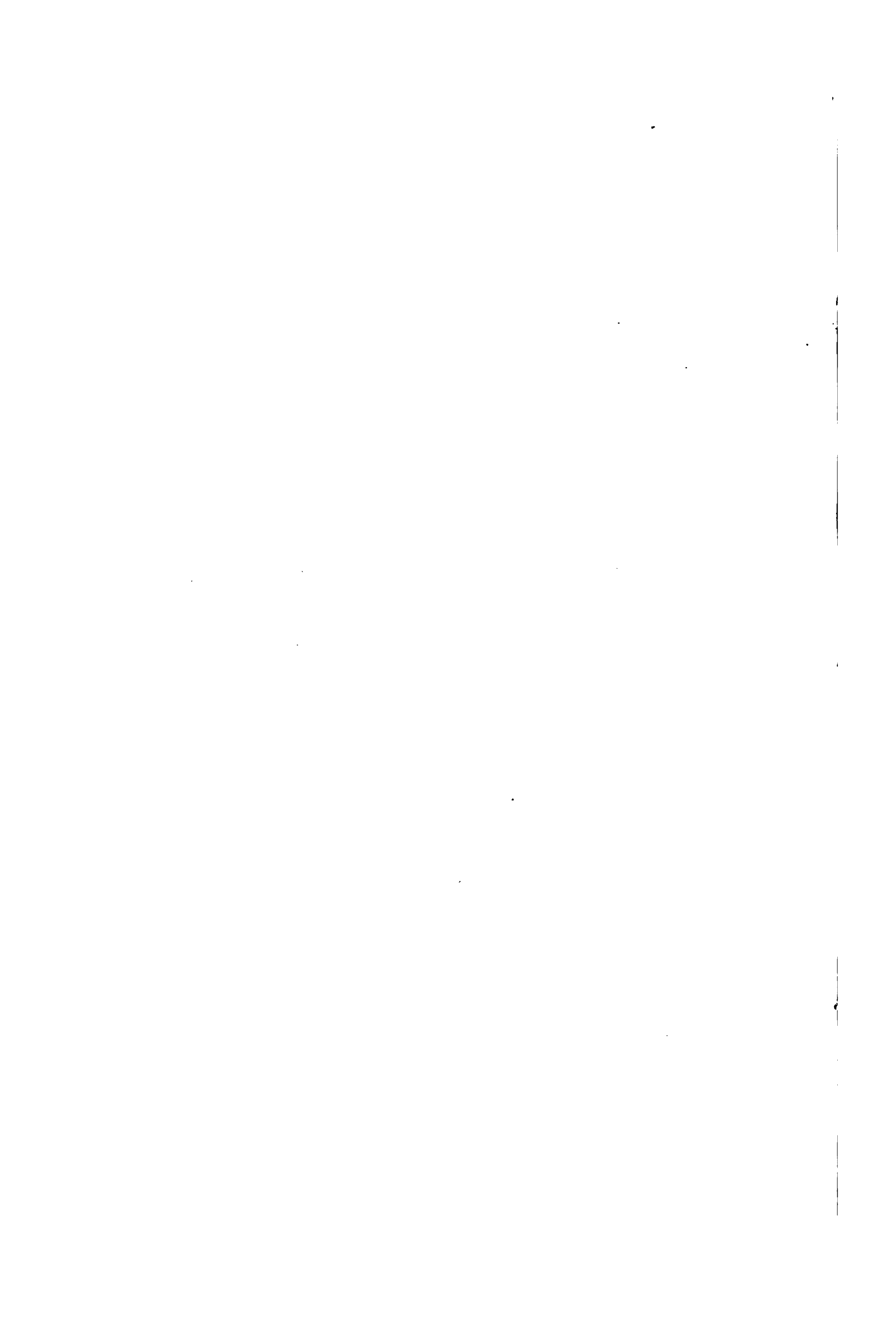
Untersuchungen sei noch einer Bemerkung über die Methode derselben Raum gegeben.

Die zu realer Existenz gelangenden Sozialphänomene treten in der Regel als Endprodukte überaus komplizierter Prozesse zu Tage. Nach einer wissenschaftlich vollkommen unanfechtbaren Methode ist es zulässig, diese zusammengesetzten Erscheinungen, um dieselben verständlich zu machen, in ihre Grundelemente aufzulösen. Demgemäfs schildert auch der zweite Abschnitt des vorliegenden Versuches zahlreiche Vorgänge, welche lediglich als Komponenten der realen Wirtschaftsphänomene zu betrachten sind, die daher in jener analytischen Isolierung, wie sie dem Leser vorgeführt werden, nirgends der Beobachtung sich darbieten und niemals sich derselben darbieten werden.

Die Verfasser heben dies ausdrücklich hervor, um zu verhindern, dafs derartige Einzelkonstruktionen einer abgesonderten Beurteilung unterworfen werden: nur in ihrer genetischen und systematischen Zusammenfassung können sie als Abbild der Wirklichkeit sich darstellen.

Erster Abschnitt.

Der handelspolitische Charakter des heutigen Tarifwesens.



Erstes Kapitel.

Das Verhältnis der Handelspolitik zur autonomen Gestaltung der Eisenbahntarife.

Die handelspolitischen Prinzipien.

Zwei grofse Prinzipien sind es, welche — in tausendfältig verschiedener Form — aller Handelspolitik zu Grunde liegen: die Beherrschung des inneren Marktes und die Förderung des Exportes nach fremden Absatzgebieten. Die Zollpolitik, welche bisher vielfach als die nahezu ausschliefsliche Trägerin der Handelspolitik betrachtet worden ist, realisiert den ersten dieser beiden Grundsätze im autonomen Zolltarif. Sie sucht hinsichtlich solcher Waren, welche durch die fremde Konkurrenz bedroht werden, mittelst der Schutzzölle einen Ausgleich der Bedingungen ausländischer und inländischer Produktion herbeizuführen; eine intensivere Form der Betätigung dieses Standpunktes tritt uns in der Kreierung solcher Schutzzölle entgegen, welche nicht blofs eine Gleichstellung der Bedingungen ausländischer und inländischer Produktionstätigkeit, sondern eine Bevorzugung der letzteren, also eine mehr oder minder vollständige Prohibierung der ausländischen Konkurrenz involvieren.

Während in dieser Art die Einfuhr fremder Waren im Interesse der heimischen Volkswirtschaft gewissen Beschränkungen unterworfen wird, fällt anderseits die direkte

Förderung des Exportes — soweit das Zollwesen in Betracht kommt — nicht unter den Gesichtspunkt der autonomen, sondern unter denjenigen der vertragsmäfsigen Handelspolitik. In demselben Mafse nämlich, als jene Staaten, von welchen die einen als Absatzgebiete der anderen sich darstellen, die autonome Schutzzollpolitik zur Durchführung bringen, hindern sie naturgemäfs einander in ihren Exportbestrebungen. Hieraus entwickelt sich das Bedürfnis nach gegenseitigen Konzessionen, die einerseits eine Abschwächung des autonomen, der eigenen Produktion gewährten Zollschutzes, anderseits eine Erleichterung des Absatzes im fremden Staate bedeuten. Es liegt hier eine negative Exportpolitik vor, eine Politik nämlich, welche die durch fremde Absperrungsmafsregeln geschaffenen Erschwerungen des Exports zu paralysieren sucht.

Auf indirektem Wege vermag allerdings auch die autonome Zollpolitik den Export insofern zu unterstützen, als die Konfiguration des autonomen Zolltarifs — sowohl betreffs der Zollsätze als betreffs des Zolltarifschemas — der Vertragspolitik vielfach vorzubauen vermag; tatsächlich erklärt sich die Höhe der autonomen Zollsätze vielfach aus dem Bedürfnisse nach Schaffung von Kompensationsobjekten, welche lediglich dazu bestimmt sind, im Negotiationswege ausgetauscht zu werden, während freilich anderseits ein protektionistischer Zolltarif die Vertragsverhandlungen unter Umständen wesentlich zu erschweren vermag.

Auch in den die Durchfuhr betreffenden Mafsnahmen vermag die autonome Zollpolitik mehr oder weniger der Exportförderung zu dienen. Allerdings steht derzeit in der Zollpolitik noch ganz allgemein der Grundsatz in Geltung, dafs hinsichtlich der Durchfuhr den fremden Provenienzen keinerlei Beschränkung aufzuerlegen sei oder dafs hier wenigstens mäfsigere Zölle am Platze seien (Durchfuhrzölle). Indes dürfte diese aus der freihänd-

lerischen Ära übernommene These voraussichtlich in absehbarer Zeit einer ernsten Prüfung unterzogen werden. Ohne Zweifel wird nämlich die Überzeugung sich Bahn brechen, dafs die Begünstigung der Durchfuhr insofern auszuschliefsen sei, als durch die fremde Ware das eigene Produkt im gemeinsamen Absatzgebiete konkurrenziert wird. Unter der angegebenen Voraussetzung wird somit aller Voraussicht nach in einem späteren Stadium der zollpolitischen Entwicklung die Behinderung der Durchfuhr fremder Ware als eine den Export heimischer Güter indirekt begünstigende Mafsregel angesehen werden.

Nachdem wir nunmehr angedeutet haben, in welcher Form die handelspolitischen Prinzipien auf dem Boden der autonomen Zollpolitik zur Verwirklichung gelangen, tritt an uns die Frage heran, ob und in welcher Weise diese Grundsätze nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge im Rahmen der autonomen Eisenbahntarifpolitik ihre Realisierung finden.

Grundlagen der Tarifbildung.

Um in dieser Beziehung vollkommen klar zu sehen, erscheint es geboten, den angegebenen Gedankengang vorerst zu unterbrechen und zunächst in Kürze die Grundlagen der Tarifbildung zur Darstellung bringen, wobei allerdings auch allgemein bekannte Verhältnisse mit zur Erörterung gelangen müssen.

In erster Linie kommt hier die Güterklassifikation in Betracht.

Bekanntlich bezeichnet man mit diesem Ausdrucke die Einteilung der Güter in verschiedene, mit Nummern oder Buchstaben bezeichnete Gruppen. In dieser Hinsicht unterscheiden wir mehrere Systeme, und zwar:

1. das Wertsystem,
2. das Wagenraumsystem, auch natürliches System genannt, und
3. das gemischte System.

Bei allen diesen Systemen wird der Frachtsatz be-

einflufst durch die Schnelligkeit der Beförderung und durch die Länge der zurückzulegenden Strecke. Im übrigen ergeben sich nachstehende Verschiedenheiten.

Bei Anwendung des Wertsystems werden die Güter nach Mafsgabe ihres Marktpreises mit Fracht belastet. Hochwertige Güter haben somit eine höhere, minderwertige Güter eine niedrigere Fracht zu bezahlen. Das Quantum, welches mit einem Frachtbriefe zur Aufgabe gelangt, wird nach diesem System ebensowenig in Betracht gezogen als die mehr oder minder grofse Fürsorge, welche das Gut während des Transportes erfordert.

Das Wagenraumsystem berücksichtigt den Wert der Güter entweder gar nicht oder doch nur in geringfügigem Mafse; es belastet die Güter mit Fracht je nach ihrer Eignung zur Ausnützung des Wagenraumes oder des Ladegewichtes des verwendeten Güterwagens. Nach diesem Systeme bezahlen also leichte und umfangreiche Güter eine höhere Fracht als schwere Güter, welche einen geringen Raum einnehmen. Die Fracht ist weiters verschieden für das gleiche Gut, je nachdem geringere oder gröfsere Quantitäten desselben mit einem Frachtbriefe zur Beförderung gelangen, da bei gröfseren Quantitäten für die Eisenbahn die Möglichkeit der Wagenausnutzung im höheren Mafse gegeben erscheint.

Das gemischte System besteht in der Verbindung des Wertsystems mit dem Wagenraumsystem; bei Belastung der Güter mit Fracht wird in erster Linie auf deren Wert und in zweiter Linie auf die Wagenausnützung Rücksicht genommen, wobei überdies auch noch andere Momente von geringerer Bedeutung in Betracht kommen (Beförderung in offenen Wagen, in loser Schüttung usw.).

Das letzterwähnte (gemischte) System ist gegenwärtig das herrschende, so insbesondere in Österreich-Ungarn und in Deutschland. Wir wollen, um dieses System näher kennen zu lernen, zunächst das in Österreich-

Ungarn bestehende Klassifikationsschema etwas näher ins Auge fassen.

Die einzelnen Güter werden nach ihrem Wert in verschiedene „Klassen“ eingeteilt; hieraus resultiert eine Verschiedenheit der Frachtbemessung in den Tarifen. Das derzeit in Österreich-Ungarn geltende Schema weist die folgende Klassifikation auf:

Klasse I (Normalklasse).

Klasse II.

A, B, C — Wagenladungsklassen.

1, 2, 3 — Spezialtarife.

Sperrige Güter.

Das Wagenraumsystem kommt am deutlichsten bei den Wagenklassen A, B, C und in den Spezialtarifen 1, 2 und 3 zum Ausdruck. Die Klassen B und C und die Spezialtarife 1, 2, 3 gelten nämlich nur bei Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Waggon, bezw. — hinsichtlich einiger Artikel — bei Frachtzahlung für das Ladegewicht. Die Bedingung der Klasse A ist Auflieferung oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg[1]. — Das Prinzip des Wertsystems tritt bei der angeführten Klassifikation insofern zu Tage, als nicht für jegliches Gut, welches in Mengen von 10000 kg in einem Wagen mit einem Frachtbriefe befördert wird, die gleiche Klasse besteht; vielmehr erfolgt die Einreihung in die einzelnen Klassen nach dem Werte des zur Verfrachtung gelangenden Gutes.

Bei den höchstwertigen Artikeln entfällt die Berück-

[1] Einzelne österreichische Bahnen setzen in ihren Tarifen die Fracht auch für Güter der Klasse A herab, wenn dieselben in Mengen von 10000 kg zur Auflieferung gelangen.

sichtigung der Wagenausnützung. Diese Güter tarifieren daher bei Aufgabe beliebiger Quantitäten nach Klasse I[1].

Klasse II gilt — von Ausnahmen abgesehen — für die in die Wagenladungsklassen eingereihten Güter, wenn dieselben in Mengen unter 5000 kg aufgeliefert werden.

Von den Wagenladungsklassen gilt:

Spezialtarif 3 für die minderwertigsten,

Klasse C für die nächst höher wertigen Güter, hierauf folgen in der Gradation die Klassen B und A.

Spezialtarif 1 gilt besonders für Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Ölsaaten,

Spezialtarif 2 besonders für Holz.

Die Klassifikation der Güter in Deutschland ist in ihren Prinzipien mit der österreichisch-ungarischen Klassifikation identisch, nur ist die Bezeichnung der Klassen eine andere. Zur Erläuterung dürfte es genügen, die sich deckenden Klassen nebeneinander anzuführen.

Österr.-ungar. Klasse:	Deutsche Klasse:
I	Allgem. Stückgutklasse.
II	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter[2].
A 5000	A 2
A 10000	Spezialtarif I.
B	„ II.
C	„ III.

Eine ähnliche Korrespondenz ergibt sich nicht betreffs der österreichischen Klassen Spezialtarif 1, 2 und 3 sowie der deutschen Klassen A 1 und B[3].

---

[1] Auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen, der ungarischen Staatsbahnen, ferner einiger österreichischer Privatbahnen ist dem Raumsystem auch bei hochwertigen Gütern Eingang verschafft worden, indem die Frachtsätze der Klasse I bei Aufgabe von 5000 kg, bezw. 10000 kg Abstufungen zeigen.

[2] Die Übereinstimmung ist hier keine vollständige, was jedoch für uns nicht weiter in Betracht kommt.

[3] In den andern Staaten erfolgt die Einreihung der Güter in

Aus vorstehenden Ausführungen geht hervor, dafs nach dem herrschenden (gemischten) Systeme die Güter in erster Linie nach ihrem Marktpreise belastet werden, und zwar dies bei Auflieferung in ganzen Wagenladungen, während bei Auflieferung geringerer Mengen sich der Einflufs des Wertsystems verliert.

Eine aufserhalb des dargestellten Systems liegende Neuerung ist vor einigen Jahren in Österreich-Ungarn, Deutschland und der Schweiz eingeführt worden. Es ist dies die sog. „Exportklassifikation". Sie besteht in der Festsetzung von zweierlei Klassen für dasselbe Gut unter sonst gleichen Bedingungen. Falls keine weitere Voraussetzung angegeben erscheint, wird jene Klasse der Berechnung zu Grunde gelegt, welche die höheren Frachtsätze bedingt; hingegen gelangt die andere Klasse, welche die Erstellung niedrigerer Frachtsätze involviert, für den Export zur Anwendung. So steht z. B. in Österreich-Ungarn bei Auflieferung von 10000 kg pro Frachtbrief folgende Klassifikation in Kraft:

Margarine:
allgemein . . . . Kl. II
Export . . . . „ A

Papier als Pack- und Druckpapier:
allgemein . . . . Kl. A
Export . . . . „ B

die einzelnen Klassen (Gruppen, Serien) ebenfalls nach den oben erwähnten Gesichtspunkten des Wertes, bezw. des Raumes. Indes ergeben sich wesentliche Verschiedenheiten hinsichtlich des Vorherrschens dieser beiden Systeme, wie überhaupt hinsichtlich des Klassifikationsschemas. Übrigens spielt in einzelnen Staaten (wie in Frankreich, Belgien, Italien und Rumänien) die Klassifikation als Grundlage der Frachtberechnung eine geringere Rolle als in Österreich-Ungarn, Deutschland, in der Schweiz usw., da in den erstgenannten Staaten die Anwendung von nicht auf der Klassifikation beruhenden Tarifen eine häufigere ist als in den letzterwähnten Ländern.

Zucker raffiniert:

allgemein . . . . Kl. II

Export . . . . „ A

Bei einzelnen Gütern besteht die Exportbegünstigung in der Erleichterung der Verpackungsvorschriften. So tarifiert z. B. Hohlglas aller Art, unverpackt oder in Papierumhüllung oder lose verladen, bei Aufgabe von 10000 kg nach Klasse B. Auf die fest verpackte Ware entfällt im Inlandsverkehre nicht der Frachtsatz der Klasse B, sondern derjenige einer höheren Klasse. Für den Export kommt jedoch die Klasse B zur Anwendung, wenngleich das Gut sich in fester Verpackung befindet.

Das gleiche gilt von einer gewissen Kategorie von Tonwaren. Die Exportbegünstigung besteht hier ebenfalls darin, dafs bei der Ausfuhr die für den Export übliche Verpackung eine Verteuerung des Transportes, welche diesfalls im Binnenverkehr allerdings eintreten würde, nicht herbeiführt.

Auch in Deutschland werden einige wichtige Artikel für den Fall des Exportes in niedrigere Klassen eingereiht. Beispielsweise sei die Tarifierung der nachstehend benannten Artikel bei Aufgabe von 10000 kg angeführt:

Packpapier:

allgemein . . . . Spezialtarif I

im Falle des Exportes „ II

Pappe (Strohdachpappe und Rohrdachpappe):

allgemein . . . . Spezialtarif I

im Falle des Exportes „ II

Die bei Besprechung der österreichischen Klassifikation erwähnte Begünstigung des Exports durch Erleichterung der Verpackungsvorschriften für Hohlglaswaren und für Tonwaren steht auch auf den deutschen Eisenbahnen in Kraft.

In der Schweiz ist der Artikel „Zucker“ (Rohr- und Rübenzucker aller Art) mit zwei Klassen ausgestattet:

allgemein . . . . Kl. B
im Falle des Exportes Spezialtarif I.

Die in der Erleichterung der Verpackungsvorschriften bestehende Exportbegünstigung findet sich in der Schweiz u. a. bei Hohlglaswaren, Steinen und Tonwaren.

Die Einreihung der verschiedenen Güter in Klassen verfolgt den Zweck, in den Tarifen die Frachtsätze nicht für jedes einzelne Gut aufstellen zu müssen, sondern durch Schaffung von Frachtsätzen für eine Klasse den Satz für eine ganze Reihe von Gütern zu erhalten. Was nun die Ermittlung der Frachtsätze selbst anlangt, so erfolgt auch diese nach verschiedenen Systemen. An erster Stelle sind hier zu nennen das System des Kilometertarifs und dasjenige des Staffeltarifs. Wenn die Einheitssätze pro 100 kg und 1 Kilometer für jede Entfernung unverändert zur Einrechnung gelangen, so spricht man vom Kilometertarif. Mit jedem Kilometer wächst die Frachthöhe in der gleichen Progression[1]. Hingegen verändern sich beim Staffeltarif die Einheitssätze mit zunehmender Entfernung. Die regelmäfsige Form des Staffeltarifes ist diejenige, bei welcher mit wachsender Entfernung die Einheitssätze fallen[2], wobei entweder der Satz für jede einzelne Abstufung berechnet oder der dem letzten Staffel zugewiesene Satz für die ganze Strecke in Anwendung gebracht wird. Hier und da ist die Staffelung der Einheitssätze nicht eine degressive, sondern eine progressive. Ebenso läfst sich der Typus des bis zu einer

[1] Beispielsweise beträgt der Kilometertarif auf den preufsischen Staatsbahnen für Spezialtarif I 0,45 Pfennige pro 100 kg und 1 km.

[2] Beispiel. Staffeltarif auf den österreichischen Staatsbahnen für Klasse A:

von 1—50	km . .	0,74 Heller,
„ 51—150	„ . .	0,68 „
„ 151—300	„ . .	0,60 „
über 300	„ . .	0,42 „

pro 100 kg und 1 km.

bestimmten Entfernung fallenden und dann steigenden Einheitssatzes denken, derselbe kommt auch tatsächlich vor[1].

Von der eben besprochenen Art der Satzbildung unterscheidet sich nicht wesentlich jene Methode, nach welcher die Einheitssätze der späteren Staffeln nicht ziffermäfsig angegeben, sondern durch eine prozentuale Kürzung des ersten Staffels gebildet werden[2].

Das System des Staffeltarifs ist in fast allen Staaten des Kontinents zur Geltung gelangt. Allerdings halten die staatlichen Eisenbahnen Deutschlands bei den Klassentarifen (exklusive Stückgut und Spezialtarif III) noch an dem Kilometertarifsysteme fest; allein diese Tatsache verliert an Bedeutung, wenn man bedenkt, dafs infolge besonderer Tarifmafsnahmen (Rohstofftarif, Brennstofftarif, Malzausfuhrtarif usw.) gerade die wichtigsten Güter nach staffelförmig gebildeten Tarifen befördert werden. Die überwiegende Anwendung des Staffeltarifsystems findet ihre Erklärung in privatwirtschaftlichen Motiven der Eisenbahnverwaltungen[3]; dasselbe kommt jedoch auch den Frachtgebern zu gute, da es den letzteren die Überwindung gröfserer Entfernungen erleichtert[4].

---

[1] Beispiel. Deutsche Tarife für Getreide, Hülsenfrüchte usw. zur Ausfuhr:

von	1—100 km	. .	0,45 Pfg.
„	101—400 „	. .	0,143 „
über	400 „	. . .	0,45 „

pro 100 kg und 1 km.

[2] Zum Beispiel seien angeführt die Einheitssätze für Hopfen auf den russischen Eisenbahnen. Von 1—200 Werst sind zu bezahlen $^1/_{12}$ Kopeken pro Pud und Werst mit den Kürzungen: bei mehr als 200 Werst 10 %, bei mehr als 500 Werst 15 % usw.

[3] Die Selbstkosten der Eisenbahnen verringern sich nämlich mit der zunehmenden Entfernung — eine These, die übrigens neuestens literarisch angefochten wird.

[4] Es ist klar, dafs der Staffeltarif diese seine Wirkung nicht zu äufsern vermag, wenn bei einem Transporte mehrere Strecken in Frage kommen, von welchen jede ihren besonderen, mit dem höchsten Staffel beginnenden Tarif hat. Dies gilt insbesondere

Aufser den auf die eine oder andere Art für die betreffenden Klassen gebildeten Frachtsätzen finden sich in grofser Zahl solche Tarife, bezw. Frachtsätze, welche für namentlich angeführte Güter zur Anwendung gelangen.

Diese Erscheinung erklärt sich daraus, dafs die Klassifikation — vermöge der Zusammenfassung verschiedener Artikel in einer Gruppe — eine schematische Behandlung bedingt und die vielfach erforderliche Individualisierung ausschliefst.

Während wir die auf Grund der Güterklassifikation erstellten Tarife als normale bezeichnen, nennen wir die Tarife der letzterwähnten Art Ausnahmetarife[1].

Ein solcher Ausnahmetarif kann bestehen:

A. in der Einreihung eines Gutes in eine andere, und zwar niedrigere Klasse als in jene der allgemeinen Klassifikation (sog. Deklassifikation);

B. in der Herabsetzung der für den betreffenden

---

auch dann, wenn die beiden Bahnen gleich hohe Tarife haben. Wenn z. B. in Österreich ein Gut der Klasse C insgesamt 600 km zu durchlaufen hätte, von welchen 300 auf die Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und 300 auf die Linien der kk. Staatsbahnen entfielen, so würde sich ein Frachtsatz von 187 Hellern ergeben; würde die ganze Strecke von 600 kg nur auf den Linien der kk. Staatsbahnen durchfahren werden, so wären nur 154 Heller zu bezahlen, trotzdem die beiden Eisenbahnen für die Klasse C fast gleichartige Tarife haben.

[1] In den folgenden Ausführungen ist unter der Bezeichnung „Ausnahmetarif" jegliche Tarifherabsetzung gegenüber den normalen, sich auf Grund der allgemeinen Güterklassifikation ergebenden Frachtsätzen verstanden, mögen diese Tarife als „Ausnahmetarife", „Spezialtarife" oder wie immer bezeichnet werden. Für unsere Begriffsbestimmung ist es auch gleichgültig, ob diese Tarifermäfsigungen nur in einzelnen oder in mehreren, eventuell in sämtlichen Stationsverbindungen einer bestimmten Strecke gelten, ob sie im Tarife selbst oder in einem Anhange aufgenommen erscheinen, ob sie für eine im voraus bestimmte Zeit oder bis zum Widerrufe gelten, ob sie im Kartierungs- oder Rückvergütungswege zur Anwendung kommen usw.

Artikel auf Grund der allgemeinen Güterklassifikation entfallenden Fracht;

C. in der Herabsetzung der für den betreffenden Artikel auf Grund der Deklassifikation entfallenden Fracht.

Die Anlässe, aus welchen Ausnahmetarife von den Bahnen zugestanden werden, sind sehr verschiedener Art. Es gelangen hier sowohl privatwirtschaftliche als auch gemeinwirtschaftliche Motive zur Geltung, und zwar insbesondere:

a) Wettbewerb zwischen zwei oder mehreren Bahnverwaltungen hinsichtlich des Verkehrs nach dem gleichen Gebiete (Linienkonkurrenz);

b) Wettbewerb gegenüber den Wasserwegen und dem Strafsenfuhrwerk;

c) Wettbewerb gegenüber ausländischen Verkehrswegen zum Zwecke der Anziehung des Verkehrs;

d) Wettbewerb zum Zwecke der Gewinnung der Transporte für einen bestimmten Hafenplatz;

e) Wettbewerb verschiedener Produktionsgebiete nach einem bestimmten Absatzgebiete;

f) beabsichtigte Erwirkung einer Produktionssteigerung durch Gewährung niedriger Frachtraten für bestimmte topographisch ungünstig situierte Unternehmungen;

g) Absicht der Unterstützung von Industrie und Landwirtschaft durch Herabsetzung der Normaltarife, wodurch die Erhaltung und Gewinnung von Absatzgebieten, bezw. die Kontinuität und Vermehrung des Verkehrs erreicht werden soll;

h) Bekämpfung von Notständen (Notstandstarife)[1].

---

[1] Aufser diesen für unser Thema in Betracht kommenden Motiven für die Erstellung von Ausnahmetarifen gibt es noch viele andere, die wir übergehen können. In Frankreich und Italien werden z. B. viele Ausnahmetarife (Spezialtarife) an die Bedingung gebunden, dafs die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Minderung und Beschädigung der Ware unter das Mafs der gesetzlich vorgesehenen Haftung herabgesetzt oder dafs die

Die Ausnahmetarife spielen — wie schon aus der Vielheit der Motive hervorgeht — in unserem Tarifwesen eine grofse Rolle. Sie werden teils ganz allgemein erstellt, teils gelten sie von bestimmten Stationen, in letzterem Falle zuweilen auch nach bestimmten Stationen (Richtungstarife).

Es mögen nun noch einige Bemerkungen über die absolute Höhe der Eisenbahntarife Platz finden. Das Tarifbarême (d. h. die ziffermäfsige Grundlage der Tarifbildung) ist nicht nur verschieden, insofern die Eisenbahnen verschiedener Staatsgebiete miteinander verglichen werden, sondern auch — je nach der Lage des Falles — in einem und demselben Staatsgebiete. Dafs dies der Fall sein mufs, wenn die in Betracht gezogenen Bahnen differierende Klassifikationen oder Tarifsysteme haben, liegt auf der Hand. Indes wird, falls in demselben Staatsgebiete verschiedene Bahnen (mehrere Privatbahnen oder Staats- und Privatbahnen nebeneinander) in Betracht kommen, auch bei gleicher Klassifikation und bei gleichem Tarifsystem (Kilometer- oder Staffeltarif) eine Verschiedenheit in der Höhe der Tarifsätze notwendigerweise aus dem Umstande resultieren, dafs die Selbstkosten des Transportes je nach Anlage, Bau, Betrieb, allgemeiner Verwaltung, Frequenz usw. sich differenzieren, wie denn auch die Prinzipien, von welchen die einzelnen Bahnverwaltungen bei der Fixierung der Frachtsätze sich leiten lassen, keineswegs die gleichen sind. So werden insbesondere Privatbahnen naturgemäfs eher höhere Frachtsätze einheben als

---

Lieferfrist verlängert werde. Derartige Tarife sind vielfach nach den Landesgesetzen und auch nach dem Internationalen Übereinkommen über den Frachtverkehr (Art. 14 und 35) unter der Bedingung zulässig, dafs eine Preisermäfsigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jener Eisenbahn eintrete. Es ist begreiflich, dafs hierbei, um dem Gesetze Genüge zu tun, häufiger die normalen Tarife erhöht als die „Ausnahmetarife“ herabgesetzt werden. Die Ermäfsigung ist in diesen Fällen eben nur eine relative.

staatliche Eisenbahnen, da bei den letzteren gemeinwirtschaftliche Gesichtspunkte in höheren Mafse zur Geltung kommen als bei ersteren.

Dafs sich die Verschiedenheit der Tarife in dem gleichen Staatsgebiete besonders nachteilig fühlbar machen mufs, bedarf keines weiteren Nachweises. Selbst wenn — wie in Österreich-Ungarn — die allgemeine Güterklassifikation allen Hauptbahnen gemeinsam ist, so folgt doch hieraus nur die formelle, aber nicht die materielle Tarifeinheit. Dazu kommt, dafs bezüglich der Ausnahmetarife auch eine formelle Einheit nicht besteht, da die Gründe, welche für die eine Bahnverwaltung hinsichtlich der Gewährung einer Ermäfsigung mafsgebend sein können, für die andere durchaus nicht vorhanden sein müssen, überdies aber, wenn dies auch der Fall ist, keineswegs immer zur gleichen Mafsregel führen.

Nach diesem allgemeinen Überblick über die Technik der Tarifbildung nehmen wir den Faden unserer Untersuchungen wieder auf, indem wir uns der Frage zuwenden, wie die eben dargestellten Grundlagen der Tarifbildung zu den erörterten Postulaten der Handelspolitik sich verhalten.

Import.

Zu diesem Zwecke haben wir zunächst festzustellen, ob und inwiefern die handelspolitische Maxime der Importhinderung, bezw. Importerschwerung durch die Güterklassifikation, das Barême und die Ausnahmetarife realisiert wird.

In der gedachten Hinsicht ergibt sich nun auf den ersten Blick, dafs die in ihren Grundzügen dargestellte Güterklassifikation keinerlei handelspolitische Veranlagung zeigt. Die Basis der Klassifikation ist der Marktpreis der Güter ohne jede Rücksichtnahme auf die Verschiedenheit ihrer handelspolitischen Bedeutung. So vereinigt z. B. das österr.-ungar. Tarifschema in derselben Klasse Baumwolle und gemeine Baumwollwaren, Schafwolle und Eisenwaren, Holzkohle und

Holzstoff, Kartoffeln und Weberdisteln, Heringe und Leinenzeuge, Waldsetzlinge und Margarine, Seegras und Schleifsteine, Schwefel und geschlachtetes Vieh, Myrobolanen und Hohlglaswaren usw.[1].

Der Güterklassifikation ist insbesondere der Gedanke, dafs die inländische Provenienz gegenüber der ausländischen zu schützen ist, vollkommen fremd. Dies mag für eine Reihe von Artikeln eine handelspolitisch indifferente Erscheinung sein; soweit aber Produktionszweige in Betracht kommen, welche aus volkswirtschaftlichem Gesichtspunkte als schutzbedürftig sich darstellen, kann die Klassifikation in der angegebenen Beziehung handelspolitisch nachteilig wirken, da eben die fremde Ware genau so klassifiziert wird wie die inländische und keinerlei Anhaltspunkte für eine Differenzierung jener Frachtsätze geboten werden, welche einerseits für den Binnenverkehr, anderseits für den Import zur Anwendung gelangen.

Auch das Barême der Frachttarife zeigt als solches keinerlei handelspolitische Veranlagung im Sinne der Importhinderung. Nur das eine läfst sich behaupten, dafs der Staffeltarif vermöge seiner Eignung zur Überwindung gröfserer Entfernungen unter Umständen importfördernd und daher handelspolitisch ungünstig wirkt, ein Nachteil, welcher in der hier mafsgebenden Richtung dem Kilometertarife nicht anhaftet. Anderseits schützt der Staffeltarif die heimische Produktion insofern, als er derselben im Verkehre nach den inländischen Grenzgebieten — also auf weitere Entfernungen — im allgemeinen niedrigere Einheitssätze gewährt als der auswärtigen Konkurrenz, welch letztere die kürzere Distanz zu durchlaufen hat.

Was die Ausnahmetarife anbelangt, so erscheint auch von diesen eine sehr grofse Anzahl handelspolitisch indifferent. Insbesondere gilt dies von jenen Tarifen,

[1] Über einzelne volkswirtschaftliche Elemente der Güterklassifikation vgl. unten S. 122, Anm.

welche nach ihrer Natur oder ihrer Wirksamkeit lediglich dem Verkehre zwischen verschiedenen Punkten des Inlandes dienen.

Anderseits aber finden wir eine stattliche Reihe von Ausnahmetarifen, welche mit den Grundsätzen der Handelspolitik nicht in Einklang gebracht werden können. Viele von ihnen tragen allerdings äufserlich einen in handelspolitischer Beziehung indifferenten Charakter an sich, während sie meritorisch mit dem Prinzipe des Schutzes der heimischen Produktion im Widerspruche stehen. Es ist dies der Fall bezüglich einer Reihe von Ausnahmetarifen, deren Wirksamkeit unter Umständen nicht auf binnenländische Strecken sich beschränkt und die demnach — wenngleich dies nicht in ihrer Tendenz liegt — den internationalen Verkehr zu beeinflussen in der Lage sind. Die formale Gleichstellung des Auslandes mit dem Inlande wirkt nämlich handelspolitisch ungünstig, insofern — wegen vorteilhafterer Produktionsbedingungen — hinsichtlich der betreffenden Ware ein Import aus dem Auslande stattfindet.

In die eben erwähnte Kategorie fallen alle jene Ausnahmetarife, welche durch Deklassifikation eines Artikels für alle Strecken der betreffenden Bahn ohne bestimmte Verkehrsrichtung gegeben werden.

So wird z. B. Bier und Wein auf zahlreichen österreichischen Bahnen (kk. Staatsbahnen, Nordbahn, Südbahn) bei Aufgabe als Stückgut statt zum Frachtsatz der Klasse II nach Klasse A befördert, gleichviel ob es sich um Bier handelt, welches aus Bayern kommt, oder um ein inländisches Produkt.

Eine ähnliche Begünstigung besteht für Eisen- und Stahlwaren auf den österreichischen Staatsbahnen und einigen österreichischen Privatbahnen. Diese Artikel werden nach Klasse A—B—B (statt II—A—A) befördert, und zwar sowohl im Inlandsverkehre als für den Import.

Weitere derartige Begünstigungen bestehen in Österreich für Mineralwässer bei Aufgabe von 10000 kg auf den Linien der Südbahn (Klasse B an Stelle der Klasse A), für Blei auf den Linien der Staatsbahnen, der Südbahn und der Nordbahn, für Wein auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen (Spezialtarif 1 statt Klasse A) usw. Die sich infolge dieser ausnahmsweisen Tarifierung ergebenden Frachtermäfsigungen stehen nicht nur der inländischen Produktion, sondern auch dem Importe der gleichen Artikel zu Gebote. Die materiellen Opfer, welche die Eisenbahnen zugestandenermafsen der inländischen Produktion bringen wollen, kommen konkurrierenden Gütern zu statten und erschweren dadurch der heimischen Produktion die Existenz, statt sie zu fördern.

Was im vorstehenden gesagt wurde, gilt ebenso bezüglich derjenigen Ausnahmetarife, welche als solche nicht durch Versetzung eines Artikels in eine niedrigere Klasse, sondern durch Aufstellung eines neuen Barêmes für eine bestimmte Kategorie von Gütern wirken[1].

Aus der grofsen Zahl derartiger Ausnahmetarife seien einige hervorgehoben: Zement ist auf den Linien der kk. österreichischen Staatsbahnen (westliches Netz) in den ermäfsigten Ausnahmetarif I, auf den Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in den Ausnahmetarif III, auf den Linien der Südbahngesellschaft in den Ausnahmetarif IX eingereiht; diese Ausnahmetarife können auch von ausländischen, nach Österreich-Ungarn gelangenden Gütern der gleichen Art in Anspruch genommen werden. Erwähnt seien weiter die schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 1 für Bier, Nr. 12 für Gerberrinde, Nr. 11 für Heu und Stroh.

Der gröfste Teil der nach vielen Tausenden zählenden

[1] Der letztere Weg wird besonders dann gewählt, wenn sich im normalen Barême der betreffenden Bahn bei keiner der Güterklassen des allgemeinen Schemas solche Einheitssätze finden, wie sie dem zu begünstigenden Artikel zugedacht sind.

Ausnahmetarife bezw. der für bestimmte Relationen geschaffenen Einzelbegünstigungen macht einen Unterschied in der eben angedeuteten Richtung überhaupt nicht. Dafs bei Erstellung solcher Tarifbegünstigungen der handelspolitische Effekt vollständig ignoriert wird, erhellt insbesondere aus der Tatsache, dafs in einer Reihe von Ausnahmetarifen nebeneinander solche Artikel angeführt werden, deren Import erwünscht ist, bezw. verhindert werden sollte. So finden sich z. B. im Ausnahmetarif IX der (österreichischen) Südbahngesellschaft folgende Artikel: Borke, Zement, Dungmittel, gewöhnliche Erde, Holzkohle, Ziegel, Torf, Ton, Rohr, Mörtel, Schleifholz für Zellulosefabriken usw. Ein Blick auf diese Liste zeigt, dafs die genannten Artikel aus dem Gesichtspunkte des Wertsystems in einem Ausnahmstarife vereinigt wurden, während beim Vorwalten handelspolitischer Erwägungen für jeden einzelnen von ihnen eine besondere tarifarische Behandlung einzutreten hätte.

Inwieweit derartige Tarife dem Auslande zur Verfügung gestellt werden müssen, wird an anderer Stelle erörtert werden: mit den Grundsätzen der autonomen Handelspolitik stehen sie insofern im Widerspruch, als sie dieselben nicht zur Anwendung bringen.

Handelspolitisch ungünstig wirken die Ausnahmetarife der geschilderten Art aber auch unter Umständen noch in einer zweiten Richtung. Es wird später hervorgehoben werden, dafs die hier in Rede stehenden Tarife den Export befördern; da jedoch ein Unterschied zwischen fremder und heimischer Ware nicht gemacht wird, so dienen sie, insofern ein Nachbarland mit seinen Exportbestrebungen nach dem gleichen Absatzgebiete gravitiert, dem Durchzuge fremder Ware in gleichem Mafse wie der Ausfuhr inländischer Güter. Der Ausnahmetarif hat hier die gleiche Wirkung wie die hinsichtlich ihres handelspolitischen Charakters später zu erörternde Exportklassifikation.

Allein es fehlt auch nicht an solchen Tarifen, welche eine positive Form des Widerspruchs mit den Grundsätzen der autonomen Handelspolitik erkennen lassen, indem sie gegen die Prinzipien der letzteren direkt verstofsen. Hierher gehören vor allem jene Ausnahmetarife, welche die inländische Produktion der ausländischen Konkurrenz insofern preisgeben, als die betreffenden Sätze zwar der fremden Importware, aber nicht dem heimischen Gute zur Verfügung gestellt werden.

Beispielsweise bringt es der Wettbewerb des Elbeweges mit anderen Wasserstrafsen, bezw. der Wettbewerb des Hafens Hamburg mit anderen Hafenplätzen mit sich, dafs seitens jener österreichischen Bahnverwaltungen, welche an den Verkehrswegen zu den Elbeumschlagsplätzen beteiligt sind, Frachtsätze eingeräumt werden, die den Interessen der inländischen Produktion nicht entsprechen[1]. So waren bis zum 1. Januar 1903 die Frachtsätze für geschälten Reis, welcher in den Elbeumschlagsplätzen vom Auslande anlangte, um von da nach galizischen Stationen verfrachtet zu werden, niedriger als die Sätze für solchen Reis, welcher in einer am Elbeumschlagsplatze befindlichen Reisschälfabrik hergestellt und dann nach galizischen Stationen versendet wurde. Ähnlich dem eben erörterten ist der folgende Fall:

In Schreckenstein bei Aussig in Böhmen befindet sich eine Industriestätte, in welcher Kokos- und Palmkernöl hergestellt wird. Der gleiche Artikel wird in Aussig bezw. Laube mit Elbschiffen aus dem Auslande eingeführt, um von dort nach denselben Absatzgebieten befördert zu werden, auf welche die in Aussig sefshafte Industrie angewiesen ist

[1] Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dafs allerdings seitens der beteiligten Bahnen in derartigen und ähnlichen Fällen häufig den österreichischen Interessenten über deren Ansuchen für den Inlandsverkehr gleich niedrige Frachtsätze, wie sie für den Import bestehen, eingeräumt werden.

(Schlesien, dann die galizischen Städte Oswiecim, Oderberg, Krakau usw. usw.). Die Frachtsätze für die per Elbe aus dem Auslande importierten Güter sind in einzelnen Fällen niedriger gestellt, als die Frachtsätze für gleichartige Sendungen bei Beförderung auf der gleichen Strecke ab österreichischer Fabrik[1], wie aus folgender Aufstellung hervorgeht:

Es beträgt die Fracht für 10000 kg Kokos- oder Palmkernöl

a) für ausländisches Gut ab Laube
b) für inländisches Gut ab Schreckenstein

	a	b	
nach Oderberg	165	204	Heller
„ Bielitz	205	248	„
„ Saybusch	211	247	„

pro 100 kg.

Schliefslich mag hier noch ein drittes Beispiel zur Illustration der Behauptung Platz finden, dafs zuweilen die für das Inland zugestandenen Frachtsätze höher sind, als diejenigen, welche für gleiche Güter fremder Provenienzen eingehoben werden:

10000 kg Getreide (Roggen):

Podwoloczyska transit aus Rufsland bis Brünn (russisches Getreide)	262 K
Podwoloczyska loko bis Brünn (österreichisches Getreide)[2] .	352 K

---

[1] Auch hier haben übrigens die beteiligten Bahnen über Einschreiten der österreichischen Regierung die bestandene Differenz bis auf wenige Relationen ausgeglichen. (Interpellationsbeantwortung des Eisenbahnministers Dr. von Wittek in der 125. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. April 1902.)

[2] Ersterer Frachtsatz ist dem Tarife „Österreich-ungarisch-russischer Grenzverkehr“, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1896, der zweite dem Tarife „Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband“, Teil II, Heft 4, vom 1. November 1897, entnommen.

Die handelspolitische Bedeutung derartiger Importtarife liegt klar zu Tage. Der Schutz der inländischen Getreideproduktion gegen die übermächtige Konkurrenz auswärtiger Staaten steht in Mitteleuropa seit Dezennien auf der Tagesordnung der öffentlichen Diskussion. Neben Amerika und den Balkanländern kommt hier insbesondere auch Rufsland stark in Betracht. Infolge der gekennzeichneten Bewegung wird ohne Zweifel — gleichwie dies in Deutschland geschehen ist — so auch in Österreich-Ungarn eine Erhöhung der Getreidezölle platzgreifen[1]. Während nun in dieser Beziehung die zollpolitische Wirkung der in Aussicht genommenen Zollsteigerung sorgfältig erwogen wird, wird vielfach übersehen, dafs die vom Inlande zugestandene Frachtermäfsigung schon heute per 100 kg nahezu 1 K beträgt und dafs auch erhöhte Zollsätze durch eisenbahntarifarische Mafsnahmen der geschilderten Art eventuell in ihren Wirkungen zum Teile paralysiert werden könnten.

Ähnliches läfst sich von der Tarifierung des oben erwähnten Artikels Kokosnufsöl behaupten. Derselbe stellt sich als Rohstoff für die Erzeugung von Kokosbutter, also eines Surrogats für Naturbutter dar; nichts ist begreiflicher, als dafs die österreichische bezw. ungarische Landwirtschaft die Erschwerung der Einfuhr dieses Artikels fordert. Insbesondere wird der Wunsch ausgesprochen, dafs im neuen autonomen Zolltarif der österreichisch-ungarischen Monarchie das Kokosnufsöl mit einem erhöhten Zollsatze (gegenwärtig 1 fl. Gold) belegt werde. Wie aber — so können wir uns fragen — verhält sich zu derartigen Bestrebungen die durch Bahntarife bewirkte Importförderung?[2]

[1] In Österreich-Ungarn beträgt gegenwärtig der Zoll für Weizen und Roggen 1,50 fl. Gold (für Serbien als Grenzbegünstigung 75 kr. Gold). In der Regierungsvorlage zum neuen autonomen Zolltarif wurde dieser Satz für Weizen auf 7,50 K maximal und 6,30 K minimal, für Roggen auf 7 K maximal und 5,80 K minimal erhöht.

[2] Es sei hier auch des Hopfens Erwähnung getan. Die

In den angeführten Fällen der eisenbahntarifarischen Importerleichterung ist der ziffermäfsige Nachweis der differenziellen Behandlung des heimischen Produktes um so leichter zu erbringen, als es sich hier um eine Spezies direkter Tarife handelt, aus denen die von den heimischen Bahnverwaltungen bezogenen Anteile ohne weiteres zu entnehmen sind. In den zwei ersterwähnten Fällen (Reis und Kokosnufsöl) enthalten nämlich die Tarife nur Frachtsätze bis zu den Umschlagsplätzen mit der Bedingung der Verfrachtung per Elbe ins Ausland; Flufsraten für den Transport auf der Elbe enthalten jedoch diese Tarife nicht, weil die Flufsfrachten variabel sind und daher nicht gebunden werden sollen, bezw. nicht gebunden werden können. In dem dritten der angeführten Fälle bringt es vorwiegend die Verschiedenheit der Währungen und der Klassifikation mit sich, dafs die Sätze bis zur Grenzstation und von derselben separat angegeben werden.

Anders verhält es sich bezüglich jener direkten Tarife aus dem Auslande in das Inland, bei welchen die Frachtsätze von der ausländischen Aufgabestation bis zur inländischen Bestimmungsstation in einer Ziffer ausgedrückt sind. Der ziffermäfsige Nachweis der ermäfsigten, auf die einzelnen Bahnen entfallenden Anteile stöfst insofern auf unüberwindliche Schwierigkeiten, als die auf die ver-

Fracht für Hopfen in Mengen von mindestens 5000 kg beträgt laut „Artikeltarif des österr.-ungar.-russ. Grenzverkehres" von Brody transit (aus Rufsland) nach Saaz in Böhmen 384 Heller per 100 kg. Das Ausmafs der Ermäfsigung ergibt sich aus der Gegenüberstellung des vorerwähnten und des normalen Satzes, welch letzterer laut Tarif Teil II, Heft 3, ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband, 666 Heller per 100 kg beträgt. Nun beruht der ausgezeichnete Ruf und insbesondere die Exportfähigkeit des österreichischen, speziell des Saazer Hopfens auf dessen vorzüglicher Qualität; es wird daher durch verschiedene Institutionen (Signierhallen usw.) für die Reinheit der Provenienz des heimischen Erzeugnisses Sorge getragen. Ermäfsigte Importtarife begünstigen aber die Vermischung der inländischen mit der fremden Ware und schädigen so die Interessen der heimischen Produktion.

schiedenen Bahnverwaltungen entfallenden Teilbeträge aus den Tarifen selbst nicht zu entnehmen sind und von den beteiligten Verkehrsinstituten der Veröffentlichung entzogen werden. Dafs aber die in Rede stehenden Tarife eine Begünstigung des Imports fremder Ware bedeuten, steht aufser Zweifel; ergibt sich doch die Differenzierung in der Frachthöhe für den Durchlauf auf derselben heimischen Bahnstrecke zu Gunsten des fremden Produktes schon aus jenen Prinzipien, welche bei der Bildung direkter Tarife zur Anwendung gelangen. Direkte Bahntarife werden nämlich in der Regel (es sei hier auf die Frage der Eisenbahnkartelle nicht weiter eingegangen) durch Zusammenstofs der Frachtsätze der verschiedenen, am Transport beteiligten Bahnen gebildet, wobei aber in der Regel jeder dieser Teilbeträge (Anteile) um eine halbe oder ganze Manipulationsgebühr gekürzt wird. Somit ist der für den Durchlauf auf den heimischen Bahnen zur Verfügung gestellte Anteil um den Betrag dieser Kürzung niedriger als der Frachtsatz, welcher für heimisches Gut von der betreffenden Einbruchsstation zur Empfangsstation gerechnet wird. Zuweilen vollzieht sich die Bildung eines direkten Tarifs auch in der Form, dafs der Anteil der heimischen Bahnen nicht durch Kürzung des normalen Satzes, sondern durch Übertragung des Frachtsatzes von einer anderen Route hergestellt wird. Eine solche Übertragung des billigeren Frachtsatzes einer Konkurrenzroute auf die betreffende Tarifbildungsroute erfolgt aus Gründen des gegenseitigen Wettbewerbes der Eisenbahnen[1]. Hierdurch aber wird bewirkt, dafs der faktische, in den direkten Tarif eingerechnete Anteil der heimischen Eisenbahnstrecke ein niedrigerer ist, als der Frachtsatz von derselben heimischen Grenzstation bis zu jener Be-

[1] Über die Tarifkartelle s. insbesondere Rank, Die Tarifkartelle der österreich-ungarischen Eisenbahnen, 1886, und Grundsätze für den Abschlufs von Eisenbahn-Tarifkartellen, 1890.

stimmungsstation, nach welcher der direkte Tarif gebildet wurde. Die geschilderte Art der Tarifbildung kann es insbesondere auch bewirken, dafs der Anteil von der Grenzstation nach der Bestimmungsstation ein niedrigerer ist, als der Frachtsatz von einer zwischenliegenden nach der gleichen Bestimmungsstation, woraus ebenfalls eine Bevorzugung des Importes entstehen kann, indem der durch die nähere Lage für den heimischen Aufgabeort gegebene Vorteil durch den ab Grenze niedrigeren Frachtsatz aufgehoben wird.

Indes genügt es nicht, die Beförderung fremder und heimifcher Güter auf derselben Bahnstrecke in Vergleich zu ziehen. Eine handelspolitisch ungünstige Wirkung wird — und zwar noch viel häufiger als in den erwähnten Fällen — auch insofern herbeigeführt, als durch Förderung des Importes auf inländischen Bahnen heimische Güter der gleichen Art, welche auf anderen Bahnstrecken zum Transport gelangen, in ihrer Absatzfähigkeit behindert werden. Wenn z. B. gedörrtes Obst (Äpfel, Birnen, Pflaumen usw.) von Ungarn nach Österreich zu ermäfsigten Sätzen befördert wird, so unterliegt es keinem Zweifel, dafs dies für den Absatz österreichischen Obstes, welches nach derselben Bestimmungsstation verfrachtet wird, keineswegs ohne Belang sein kann, und zwar auch dann, wenn für den Transport österreichischen und ungarischen Obstes verschiedene Strecken, bezw. verschiedene Bahnen in Frage kommen. Folgendes Beispiel mag zur Erläuterung dienen:

Gedörrtes Obst.

		Stückgut	5000	10000
Sissek—Wien	507 km	218[1]	218[1]	218 Heller[1]
Lobositz—Wien	495 „	384[2]	284[2]	284 Heller[2]

pro 100 kg.

[1] Laut Anhang zum Lokaltarife der Südbahn v. 1. Januar 1903.

[2] Laut Lokaltarif der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Weiters sei hier verwiesen auf die tarifarischen Wünsche der österreichischen Flachs-, Baumwolle-, Hanf- und Leinenindustriellen. Über die betreffenden Postulate wurde vom ständigen Ausschusse für Verkehrs- und Tarifangelegenheiten des österreichischen Industrierates in der Sitzung vom 28. März 1901 ein Bericht erstattet, in welchem die für Flachs russischer Provenienz von österreichisch-russischen Grenzstationen nach österreichischen Konsumstationen bestehenden Frachtsätze jenen Tarifen gegenübergestellt wurden, die auf anderen Eisenbahnlinien für die an diesen Linien gelegenen Flachsproduktionsstätten gelten. Nach Richtigstellung der im Berichte angegebenen Ziffern ergibt sich folgendes Bild:

Flachs 10 000 kg

Granica (aus Rufsland)—Trautenau[1] .	459 km	101 K
Budweis—Trautenau[2]	367 „	155 „
Freistadt in Oberösterreich—Trautenau[2] .	440 „	169 „
Iglau—Trautenau[3]	206 „	106 „

Am schlagendsten zeigt sich die Benachteiligung der heimischen Produktion in der Relation Iglau—Trautenau, bei welcher trotz des Durchlaufes von blofs 45 % der Strecke Granica – Trautenau der Frachtsatz für inländisches Gut um 5 % sich höher stellt.

Die eisenbahntarifarische Begünstigung des Importes erscheint aus handelspolitischem Gesichtspunkte nur insofern zulässig, als es sich um Artikel — insbesondere Rohstoffe und Halbfabrikate — handelt, die im Inlande überhaupt nicht oder nicht in zureichender Menge erzeugt werden, auf deren Einfuhr somit das Inland angewiesen

[1] Österr.-ungar.-russ. Eisenbahnverband, Ausnahmetarif vom 1. Juli 1898, Tariftabelle B. Frachtsatz vom Schnittpunkte.

[2] Kombinierte Sätze der Klasse C über Turnau.

[3] Satz der Klasse C, Lokaltarif der österreichischen Nordwestbahn.

ist. Aus dem angegebenen Gesichtspunkte rechtfertigen sich mehr oder weniger die seitens der österreichischen Eisenbahnen eingeräumten Frachtbegünstigungen für den Import von afrikanischem Pflanzenhaar, von Schwefel, Reis, Kaffee, Drechslermaterial (Stein- und Beinnüsse), von Hanf und Jute, roher Baumwolle und Schafwolle usw., ebenso die Frachtbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen für Kaffee, Reis roh, Ferromangan, Chemikalien, Jute, Baumwolle usw. Hierher gehört ferner die auf den österreichischen und deutschen Eisenbahnen geltende Ermäfsigung der Frachtsätze für Chilisalpeter zur Kunstdüngerfabrikation. Weiters sind hier zu nennen die in den verschiedenen deutschen Gruppentarifen enthaltenen Frachtbegünstigungen für rohe Baumwolle, Petroleum und Naphtha, für Reis, Heringe usw., die Importtarife für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsaaten von den Einbruchstationen der Schweiz nach schweizerischen Binnenstationen, für Alkohol, Branntwein usw. von Genf transit und Verrières transit nach schweizerischen Stationen, die Ausnahmetarife für Baumwolle und Baumwolleabfälle der russischen Eisenbahnen nach Lodz und Bogorodsk, ferner der Ausnahmetarif für Vallonea und Myrobolanen von Smyrna nach Podwoloczyska transit nach Rufsland, die Tarife für ordinäre Eisengufs- und Stahlwaren, Maschinen uud landwirtschaftliche Geräte von den rumänischen Hafenplätzen Braila, Galatz und Constanta nach rumänischen Binnenstationen, die Tarife der rumänischen Eisenbahnen für Reis, Kolophonium, Kaffee, Tee usw[1].

---

[1] Zuweilen wird die dem Rohstoff zu gewährende Begünstigung an verschiedene, für unser Thema nicht relevante Bedingungen geknüpft. Es sei an die Frachtbegünstigungen der schweizerischen Zentralbahn für den Artikel Walzeisen von Basel für Sendungen aus Deutschland und Schweden nach Mett-Bözingen erinnert (Zusammenstellung der Ausnahmesätze der schweizerischen Eisenbahnen ex 1901, Nr. 66); sie wird unter der Bedingung gewährt, dafs das gleiche Quantum in bearbeitetem Zustande nach Olten und weiter verfrachtet werde. Ferner seien

Wie weit in dieser Beziehung mit der Erleichterung des Importes gegangen werden kann und welche Artikel hierbei in Betracht zu ziehen sind, dies ist eine Frage, deren Entscheidung von der ökonomischen Sachlage und von der wirtschaftspolitischen Beurteilung derselben abhängt. Sie liegt aufserhalb des Rahmens unserer prinzipiellen Erörterungen. Jedenfalls steht soviel fest, dafs — mag immerhin die Begünstigung des Importes, bezw. die tarifarische Gleichstellung des Inlandes mit dem Auslande in vielen Fällen angemessen oder doch unbedenklich erscheinen — derartige Tarifkonstruktionen unter Umständen den Schutz der vaterländischen Produktion bebeeinträchtigen, ja in einzelnen Fällen geradezu geeignet erscheinen, den Effekt zollpolitischer Mafsnahmen illusorisch zu machen.

Wir gelangen nunmehr zur Erörterung derjenigen Tarife, welche handelspolitischen Erwägungen im Sinne der Importhinderung entsprungen sind oder doch tatsächlich in dieser Richtung wirken. Die Klassifikation kommt hier nicht in Betracht; dasselbe gilt von den auf Grund derselben erstellten allgemeinen Frachttarifen. Hingegen existiert eine grofse Anzahl von Ausnahmetarifen, welche derart konstruiert sind, dafs sie tatsächlich nur vom Inlande, nicht aber von der ausländischen Konkurrenz oder doch von letzterer nur in beschränktem Mafse benützt werden können. Hierher gehören in erster Linie jene Tarifbegünstigungen, welche von einer namentlich angeführten, im Inlande liegenden Station zur Anwendung kommen. Allerdings

---

erwähnt die Frachtbegünstigung der österreichischen Südbahn, wonach für rohes Kupfer von Triest nach Bruck a. M. und für den daraus erzeugten Kupferdraht von Bruck a. M. nach Wien ermäfsigte Sätze zugestanden werden. (Verlautbart pro 1903 im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt unter Nr. 2032 ex 1902.)

kann durch eine solche Tarifmafsregel nicht immer der gewünschte Effekt erreicht werden, insofern nämlich die betreffende Station an der Grenze selbst, in der Nähe derselben oder überhaupt auf dem nach der Frachtlage in Frage kommenden Wege zur Bestimmungsstation sich befindet; ja es könnte eine solche Tarifbegünstigung unter Umständen sogar importfördernd wirken, falls nicht durch gewisse Einschränkungen, von welchen unten gesprochen werden soll, Abhilfe geschaffen wird. Je weiter aber die begünstigte Station von der Grenze oder vollends vom Wege abliegt, desto geringer ist naturgemäfs die Gefahr, dafs ein von dieser Station geltender Ausnahmetarif für ausländische Güter in Anspruch genommen werden kann. Derartige Tarife, welche blofs von einer bestimmten Station gelten, finden sich in allen Kontinentalstaaten. Beispielsweise seien angeführt: der Ausnahmetarif VII der österreichischen Staatsbahnen für Zucker, der für den gleichen Artikel auf den Linien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn geltende Ausnahmetarif XVIII, der Ausnahmetarif XIX derselben Bahnverwaltung für Petroleum usw., der Ausnahmetarif IV im Lokalverkehre der österreichischen Nordwestbahn für Steingut- und Porzellanwaren von Znaim und Kolin, die Ausnahmetarife für Ton, Chamotte, Ziegel usw. im Lokaltarife der österreichischen Staatsbahnen (Teil II, Heft 1); die Ausnahmetarife IVa, IVb, IVc der preufsischen Staatsbahnen für die Artikel Staubkalk, Mergel und Rübenerde zum Düngen.

Diese Methode der Tariferstellung wird insbesondere von den ungarischen Staatsbahnen vielfach angewendet. Es werden nämlich Deklassifikationen allgemeiner Natur, wie sie bei den österreichischen Eisenbahnen nicht selten sind, auf den ungarischen Staatsbahnen hinsichtlich solcher Güter vermieden, deren Import unerwünscht ist. Wohl aber figurieren im Lokaltarife der ungarischen Staatsbahnen

zahlreiche Ausnahmetarife, welche nicht in einer wahllosen Herabsetzung der Frachten für bestimmte Entfernungen bestehen, sondern diejenigen Stationen bezeichnen, von welchen die Frachtherabsetzung zu gelten hat. Eine — wenn auch nur flüchtige — Durchsicht der von der fraglichen Begünstigung berührten Artikel zeigt, dafs es sich hierbei um solche Produkte handelt, bezüglich welcher eine Importhinderung dem Interesse der ungarischen Volkswirtschaft entspricht. Es seien hier genannt die Ausnahmetarife für Asphalt, Mineralwasser, Papier, Glas, Tonwaren, Eisen und Stahl[1].

Nach dem jeweiligen Stande der Sachlage und der gesammelten Erfahrungen werden von den ungarischen Staatsbahnen allgemeine Begünstigungen zu Sonderbegünstigungen von bestimmten inländischen Stationen umgestaltet, anderseits interne Begünstigungen aufgehoben, wenn es sich zeigt, dafs dieselben vom auswärtigen Gute in Anspruch genommen werden. Aus diesem Grunde verfügte der am 1. August 1902 ausgegebene Nachtrag II zum Lokalgütertarife der ungarischen Staatsbahnen die Eliminierung aller jener Stationen, die zur Umkartierung oder Neuaufgabe von aufserungarischen Sendungen in Frage kommen konnten. Beispielsweise war die auf der Strecke Wien—Budapest liegende Station Raab im Ausnahmetarif XX

[1] Beispielsweise wird die Fracht für Façoneisen durch derartige Tarife in folgender Weise differenziert: Auf eine Entfernung von 400 Kilometer entfällt an Fracht für 10000 kg Façoneisen nach dem Lokaltarife der ungarischen Staatsbahnen (Klasse B nach der allgemeinen Klassifikation gerechnet) 158 Kronen; hingegen sind an Fracht von einer im Ausnahmetarife genannten Station für die gleich lange Strecke nur 123 K zu bezahlen. Für 10000 kg Hohlglaswaren sind auf eine 600 km lange Strecke der ungarischen Staatsbahnen 199 K auf Grund der allgemeinen Klassifikation zu bezahlen, hingegen nur 159 K von einer begünstigten ungarischen Station.

für Tonwaren enthalten. Es erwies sich nun, dafs diese im direkten Zuge des Eisenbahnverkehrs liegende Zwischenstation dazu benützt wurde, um für ausländisches Gut die begünstigten Tarife der ungarischen Staatsbahnen in Anspruch zu nehmen; sie wurde daher — mit anderen ähnlich qualifizierten Stationen — mit 1. August 1902 aus dem Ausnahmetarife entfernt.

Auch auf den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn tritt in gleicher Weise die zielbewufste, auf Importhinderung gerichtete Transportpolitik zu Tage. Es sei folgender Fall angeführt: Bis 1. Juni 1903 wurde Zement auf den Linien der Kaschau-Oderberger Bahn zu den Sätzen des Ausnahmetarifes II berechnet. Mit dem angegebenen Datum ist Zement aus diesem niedrigen Ausnahmetarife eliminiert und in einen höheren eigereiht worden. Eine am selben Tage ins Leben tretende Verfügung (enthalten im ungarischen Amtsblatte vom 10. Juni 1903 unter laufender Nr. 609) bestimmte jedoch, dafs Zement auf den Linien der genannten Bahnverwaltungen von den in der betreffenden Verfügung namentlich angeführten ungarischen Stationen auch weiterhin zum Ausnahmetarif II zu berechnen sei. Hierdurch wurde ein Unterschied in der Frachthöhe ungarischen und aufserungarischen Zements geschaffen.

Ein Gegenstück zu der oben erwähnten Tarifmafsregel bildet die Tarifierung von Zement auf den Staatsbahnen in Galizien. Auf mehreren österreichischen Bahnen bestehen für Zement allgemein gültige Ausnahmetarife. Eine solche Tarifermäfsigung existierte auch auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina infolge Einreihung des genannten Artikels in den Ausnahmetarif I, Lokaltarif Teil II, Heft 2. Aus diesem Ausnahmetarife wurde späterhin der Artikel Zement eliminiert; gleichzeitig aber wurden Frachtsätze in derselben Höhe wie diejenigen des Ausnahmetarifes I von solchen

Stationen in Galizien eingeführt, in welchen sich Zementfabriken befinden[1].

In noch höherem Maſse ist die Möglichkeit, den Import durch entsprechende Veranlagung der Eisenbahntarife zu hindern, in dem Falle gegeben, wenn nicht nur die Aufgabestation, sondern auch die Bestimmungsstation in dem betreffenden Tarife namentlich angegeben ist. Am auffallendsten aber dokumentiert sich der protektionistische Charakter des Tarifs, wenn derselbe nur in einer und nicht auch in der umgekehrten Richtung gilt. Es sind dies die sogenannten Richtungstarife. Sie finden sich so überaus häufig, daſs die Anführung von Beispielen überflüssig erscheint.

An die Stelle der Bestimmungsstation tritt zuweilen ein Bestimmungsgebiet. Hierher gehört z. B. eine auf den österreichischen Eisenbahnen bestehende Frachtbegünstigung für Zündwaren (publiziert im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 5 ex 1903, Post 352). Es werden für Zündhölzchen von namentlich angeführten Stationen, in welchen sich Produktionsstätten für Zündwaren befinden, auf verschiedenen österreichischen Eisenbahnstrecken nicht die normalen Frachtsätze der Klasse I, sondern die billigeren Frachtsätze der Klasse II berechnet, wenn die Sendungen nach ungarischen, bosnischen und herzegowinischen Stationen zum Transporte gelangen. Hierdurch wird bewirkt, daſs Zündhölzchen aus Ungarn an der Begünstigung nicht partizipieren können und somit die normalen (d. h. höheren) Sätze bezahlen müssen. Eine ganz analoge Tarifmaſsnahme hat Ungarn im Hinblicke auf das österreichische Absatzgebiet durchgeführt: von namentlich angeführten Stationen werden (I. Melléklet a

[1] Von Podgorze-Bonarka, publiziert im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 ex 1902, Post 3410; von Szczakowa, publiziert im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 146 ex 1902, Post 3371 usw.

Vasuti és kózlekedési közlöny Nr. 3 ex 1903, Post 255, Beilage zum ungarischen Eisenbahnamtsblatt Nr. 3 ex 1903) statt der höheren Normalklasse I die billigeren Frachtsätze der Klasse II gerechnet, wenn die Sendungen nach österreichischen Stationen zur Aufgabe gelangen.

Zu den importhindernden Tarifmafsnahmen gehört weiters die Einräumung eines ermäfsigten Tarifsatzes für spezielle, tatsächlich nur im Inlande produzierte Warenkategorien oder Gütermarken. Lehrreich ist in dieser Beziehung wiederum das Vorgehen Ungarns. Es bestand z. B. im Lokaltarife der ungarischen Staatsbahnen ab Budapest ein Ausnahmetarif mit der Nomenklatur „Mineralwasser". Die letztere wurde am 1. Januar, bezw. 1. August 1902 geändert und gelten jetzt die ermäfsigten Sätze ab Budapest - Kelenföld für „Bitterwasser" und ab Budapest—Czászárfürö—kiterö nur für „Krystallwasser". Im Publikationswege erfolgte die Einführung einer gleichen Frachtermäfsigung für „Margitviz" (Margaretenwasser) von der Station Budapest Westbahnhof. Es erscheint hier das speziell in Ungarn vorkommende Produkt begünstigt, wodurch die übrigen, aus dem Auslande kommenden Arten und Marken des in Rede stehenden Artikels von der Begünstigung ausgeschlossen werden[1].

Den Schutz der heimischen Produktion bezweckt weiters jene Bestimmung, mittelst welcher ein ermäfsigter Frachtsatz an die Auflieferung eines gewissen Quantums gebunden wird. Zur Erläuterung sei folgendes bemerkt:

Im Sinne der Eisenbahngesetze und der normativen

---

[1] Allerdings widerspricht diese Art der Begünstigung der auch in Ungarn geltenden Tarifnorm, wonach keine Begünstigung eine persönliche sein darf. Wenn eine bestimmte Marke begünstigt wird, so ist dies zweifellos eine persönliche Begünstigung des betreffenden Produzenten, da beispielsweise Bitterwasser wohl von mehreren Produzenten in Verkehr gebracht wird, aber keineswegs eine bestimmte Marke (Margitviz) von mehr als einem Produzenten erzeugt und versendet werden kann.

Bestimmungen ist es in Österreich-Ungarn, Italien usw. den Eisenbahnen gestattet, Frachtbegünstigungen an die Bedingung zu knüpfen, dafs während der Geltungsdauer der Begünstigung ein bestimmtes Quantum des gleichen Gutes von einem Absender zur Aufgabe gebracht, bezw. dafs dieses Quantum von einem Empfänger bezogen werde. In der Regel werden die unter dieser Bedingung zugestandenen Frachtbegünstigungen nicht aus Gründen handelspolitischer Natur gewährt. In letzterer Zeit erfolgte jedoch die Aufstellung derartiger Qualitätsbedingungen auch zu dem Zwecke, um die Benützung heimischer Tarifbegünstigungen durch auswärtiges Gut hintanzuhalten. So gelten z. B. nach dem österreichischen Tarife: „Petroleumverkehr“ vom 1. Juni 1900 die ermäfsigten Sätze für Petroleum von Dzieditz, Mähr. Ostrau, Oderberg und Trzebinia nur unter der Voraussetzung, dafs bei Inanspruchnahme dieser Ausnahmetarife die Aufbringung gewisser, im Tarife festgesetzter Minimalquantitäten durch Vorlage der auf die Namen der Absender lautenden Frachtbriefe nachgewiesen wird. Demnach ist es ausgeschlossen, dafs aufserösterreichisches Petroleum, welches die genannten, nahe der Reichsgrenze liegenden Stationen passiert, die Frachtbegünstigung erhalte.

In die gleiche Kategorie fallen auch die oben bereits erwähnten Begünstigungen für Zement von den an der Grenze liegenden österreichischen Stationen Szczakowa und Podgorze-Bocarka. Die Gewährung dieser Begünstigungen wurde ebenfalls an die Auflieferung von Minimalquanten gebunden, weil sie vermöge exponierter Lage der betreffenden Stationen — dieselben befinden sich an der Reichsgrenze — für den Import aus dem Auslande hätten in Anspruch genommen werden können.

Einen ähnlich protektionistischen Charakter trägt die an die Gewährung einer Frachtermäfsigung geknüpfte Bedingung an sich, dafs die Sendungen mittelst Strafsen-

fuhrwerks zur Aufgabestation zugeführt oder von einem mit der Aufgabestation in Verbindung stehenden Industriegeleise zugeschoben werden müssen[1]. Beide Bedingungen sind auf die speziellen Verhältnisse einer bestimmten, im Inlande liegenden Produktionsstätte abgestellt, da es im ersteren Falle dem ausländischen Interessenten zumeist nicht rentabel erscheinen kann, die nach der Station gebrachte Ware von derselben weg und dann mittelst Fuhrwerks wieder zuzuführen, während von einer Benützung fremder Industriegeleise unter normalen Verhältnissen überhaupt nicht die Rede sein kann.

Die bisher besprochenen Tarifmaſsnahmen suchen den Schutz der heimischen Produktion und den Ausschluſs der fremden Ware durch ihre Veranlagung zu erreichen, ohne die gewährten Begünstigungen ausdrücklich den heimischen Interessenten vorzubehalten, bezw. dem Auslande zu versagen. Die Momente, welche dahin führen, daſs die geltenden Tarife in oft so künstlicher und raffinierter Weise die Zurücksetzung des Auslandes und die Bevorzugung der heimischen Produktion maskieren, werden uns im nächsten Kapitel beschäftigen. Hier sei nur darauf verwiesen, daſs ein Teil der fraglichen Tarifbildungen mit dem Umstande zusammenhängt, daſs gewisse internationale Abmachungen die formelle Bevorzugung der inländischen Produktion hintanhalten.

Indes existieren auch solche Tarifbegünstigungen, die dem Inlande nicht bloſs tatsächlich vermöge ihrer

---

[1] Als Beispiel möge die in der Beilage 3 des ungarischen Amtsblattes ex 1903 unter Post 172 publizierte Frachtermäſsigung für Petroleum und andere Mineralöle dienen. Für diese Artikel werden ab Pozsony ujváros nach gewissen ungarischen Binnen- und Grenzstationen ermäſsigte Frachtsätze in Anwendung gebracht, jedoch mit der ausdrücklichen Beschränkung auf Sendungen, welche auf dem Geleise des Poszonyer Donauquais oder auf abzweigenden Fabriksgeleisen aufgeladen und ohne Routenvorschrift aufgegeben werden.

Konstruktion, sondern ganz formell durch eine ausdrückliche Bestimmung vorbehalten bleiben. Hier tritt die handelspolitische Tendenz mit aller Schärfe zu Tage, indem der Tarif mit dem ausdrücklichen Zusatze versehen wird, dafs er für ausländische Sendungen keine Gültigkeit habe. Diese Tarifart findet sich vorwiegend im Tarifwesen der italienischen Eisenbahnen. So gilt z. B. Lokaltarif Nr. 223 für die Versendung von Garnen und Geweben im internen Verkehr des adriatischen und mittelländischen Netzes mit dem Zusatze, dafs er auf Sendungen ausländischen Ursprunges keine Anwendung finde. Eine ähnliche Bemerkung enthält der italienische Lokaltarif 224. In demselben werden für Erze und rohe Metalle Tarifbegünstigungen zwar ohne Anführung bestimmter Stationen, jedoch mit dem Zusatze eingeräumt, dafs dieser Tarif auf ausländische Güter keine Anwendung finde.

Das italienische Tarifwesen kennt übrigens auch eine Kombination der Provenienzbedingung mit der oben erörterten, von einer bestimmten Station geltenden Tarifbegünstigung, indem bei gewissen Tarifen die Aufgabestationen namentlich angeführt und überdies ausländische Güter von dieser Tarifbegünstigung ausgeschlossen werden. Beispielsweise seien angeführt: Lokaltarif Nr. 209, Serie A für Röhren aus Gufseisen und Serie B für Draht aus Kupfer und Messing, ferner Kupfer und Messing in Blättern, Blochen, Broden, Platten usw. Dieser Tarif gilt für solche Sendungen, welche in gewissen heimischen Werken erzeugt wurden und von dort zur Beförderung gelangen. Die dem Tarife angeschlossenen Bedingungen besagen überdies folgendes: „Der gegenwärtige Lokaltarif ist ausschliefslich auf Transporte anwendbar, die von einheimischen Fabriken aufgegeben werden. Die Beförderungsgesuche müssen aufser dem gedruckten Namen des Erzeugers auch einen Abdruck des Feuchtstempels tragen,

welcher Namen und Ort anzeigen soll, wo sich die betreffende Fabrik befindet. Aufserdem mufs in den Röhren, ferner auf den Blättern, Blöcken, Broden usw. die Fabriksmarke eingeprägt sein. Für Sendungen von Kupfer- und Messingdraht ab Seehafenstationen ist die Anwendung dieses Tarifs nur dann gestattet, wenn seitens des Absenders noch ein Zertifikat der örtlichen Handelskammer oder der örtlichen Zoll- und Hafenbehörde beigelegt wird, aus welchem hervorgeht, dafs der zu befördernde Draht nicht ausländischer Provenienz ist. Entgegengesetzten Falles werden die Transporte mit vollem Rechte (di pieno diritto) zu den Frachtsätzen des gemeinschaftlichen Spezialtarifes abgefertigt."

Ebenso ist der italienische Lokaltarif Nr. 220 für Rohzucker und Melasse ausschliefslich auf solche Sendungen anzuwenden, welche von Fabriken in namentlich angeführten Stationen aufgegeben werden. Der Eisenbahn steht das Recht zu, die wirkliche Herkunft der Ware festzustellen. Das gleiche gilt für Holzstoff, welcher in heimischen Fabriken hergestellt wurde (Lokaltarif Nr. 226), für Material zu tragbaren Feld- und Waldbahnen (Lokaltarif Nr. 227), für Eisen und Stahlachsen (Lokaltarif Nr. 228), für Zementplatten und Chamottesteine (Lokaltarif Nr. 232) und für viele andere Artikel. Als typisch sei hier nur noch der Lokaltarif Nr. 601 für die drei Linien: Adriatica, Mediterranea und Secula erwähnt, welcher die Aufschrift trägt: Glaswaren einheimischer Provenienz (Vetrerie di fabbricazione nationale). Eine Reihe von Mafsregeln soll es unmöglich machen, dafs dieser Tarif — etwa durch Umkartierung in einer begünstigten Station — zu Gunsten ausländischer Güter in Anspruch genommen werde. Die betreffende Bestimmung lautet wörtlich: „La presente tariffa locale è applicabile esclusivamente ai trasporti delle fabbriche nazionali e le lettere di porto, oltre al nome a stampa del produttore,

dovranno portare l'impronta di un timbro ad umido indicante il nome e la località ove è situato lo stabilimento che effettua il trasporto. In caso diverso i trasporti di pieno diritto, saranno no tassati a tariffa speciale comune."

Nicht nur bei den einzelnen Ausnahmetarifen, von denen einige zitiert wurden, sondern auch in den allgemeinen Tarifbestimmungen finden sich in Italien detaillierte Anordnungen über den Ausschlufs aufseritalienischer Güter von jenen Tarifbegünstigungen, die der heimischen Produktion gewährt sind. Artikel 108 der Tarifbestimmungen für die italienischen Eisenbahnen lautet in deutscher Übersetzung: „Die für die Anwendung der Lokalspezialtarife festgesetzten Bedingungen über Herkunft, Routen oder Bestimmungsort sind unveränderlich. Dementsprechend kann eine, einem gewissen Lokaltarife zugewiesene Ware die Sätze desselben nicht geniefsen, falls sie, von einer im erwähnten Lokaltarife nicht aufgenommenen Station herrührend, nach einer darin aufgenommenen Station adressiert wurde, um dann von dieser vor oder nach erfolgter Abnahme zum Zwecke der ungebührlichen Anwendung der Sätze des betreffenden Lokaltarifes umexpediert zu werden."

In analoger Weise zeigt Rumänien in den Tarifen seiner Eisenbahnen die deutliche Absicht, die nationale Produktion mit Hilfe der Eisenbahntarife zu schützen. Das Tarifschema der rumänischen Eisenbahnen weist folgende Gliederung auf: Neben allgemeinen Tarifen, welche ohne jede Provenienz- oder Destinationsbedingung gelten, bestehen zahlreiche Spezialtarife. Ein Teil dieser Spezialtarife kann hier aufser Betracht bleiben, weil es sich bei denselben um die Bezeichnung „Spezialtarif" anstatt der Bezeichnung einer bestimmten Klasse handelt [1]. Hingegen sind für uns

[1] Einzelne Güter haben in der Güterklassifikation überhaupt keine Klasse, sondern sind blofs in einen „Spezialtarif" eingereiht,

diejenigen Spezialtarife von Wichtigkeit, deren Gewährung an handelspolitisch charakterisierte Bedingungen geknüpft ist. So z. B. der Spezialtarif X für Asphalt, Chamotte- und Zementziegel, Kalk usw. Dieser Tarif gilt nur von namentlich angeführten Stationen und enthält eine Bedingung, die in deutscher Übersetzung folgendermaſsen lautet: „Die genannten Artikel werden, wenn sie in anderen (als den angeführten) Stationen zur Aufgabe gelangen, beziehungsweise in einer der angeführten Stationen aufgegeben oder reexpediert werden, aber von anderen Stationen stammen, auf Grund des Spezialtarifes IV berechnet."

Die gleiche Beschränkung wie Spezialtarif X enthält der für diverse Hölzer (Baumstämme, Schwellen, Piloten, Stangen usw.) geltende Spezialtarif XII, ferner — für Schnittholz, diverse Holzwaren usw. — der Spezialtarif XIII. Hier finden wir also den von bestimmten Stationen geltenden Richtungstarif, zugleich aber eine Bestimmung, welche die Mitbenützung der betreffenden Ausnahmetarife für auſserrumänisches Gut unmöglich macht, da Sendungen, welche von nicht begünstigten Stationen stammen, auf die ermäſsigten Sätze, selbst wenn sie in diesen neu zur Aufgabe gebracht werden, keinen Anspruch haben. Demnach bezahlen z. B. feuerfeste Ziegel, welche in den Spezialtarif X eingereiht sind, bei Aufgabe von 10000 kg auf eine Entfernung von 250 Kilometer ab einer im Tarif genannten rumänischen Station 105 Leis, hingegen 175 Leis von einer nicht genannten Station.

Auch das russische Eisenbahnwesen zeigt deutliche Spuren einer Tarifpolitik, welche dahin zielt, gewisse Frachtbegünstigungen dem heimischen Gute zu reservieren. Die Güterklassifikation der russischen Eisenbahnen enthält nämlich in Gruppe 13 die Waren: Tauwerk, Schnüre und

welcher mit einer bestimmten, durch die Reihenfolge gegebenen Nummer bezeichnet wird.

Seilerwaren; und zwar weist die betreffende Position den Zusatz auf, dafs für Sendungen inländischer Herkunft ein anderer (ermäfsigter) Tarif zu berechnen ist. Der gleiche Gedanke gelangt zum Ausdruck in der Güterklassifikation der russischen Eisenbahnen beim Artikel Wein (Gruppe 15), indem es dortselbst heifst: „Champagner russischer Provenienz", anderseits „Traubenwein ausländischer Provenienz". Eine ergänzende Bestimmung fügt hinzu, dafs für russischen Wein auf gewissen Strecken ein anderer, und zwar ermäfsigter Tarif zu berechnen ist.

Auch in Belgien bestehen ähnliche Mafsnahmen, z. B. tarif exceptionnel provisoire Nr. 31 für „terres ferrugineuses" mit der Beschränkung auf nichteinheimische Produkte (d'origine indigène).

Selbst in Bulgarien sind gewisse Frachtbegünstigungen dem nationalen Gute vorbehalten; mit Gültigkeit vom 15. Februar 1902 gelangte nämlich auf den bulgarischen Staatsbahnen ein Tarif für Spiritus, Wein, Essig, Bier und Branntwein einheimischer Provenienz zur Einführung. (Publiziert in der Zeitschrift „Allgemeiner Tarifanzeiger", Wien am 16./2. 1902.)

Schliefslich mag hier einer Tarifbestimmung gedacht werden, welche früher in Ungarn galt und — wenngleich in einigermafsen verhüllter Form — den Ausschlufs fremder (auch österreichischer) Provenienzen bezweckte. Der Lokaltarif der ungarischen Staatsbahnen enthielt nämlich bis zum 1. Januar 1902 bei einer Reihe von Ausnahmetarifen neben den Namen der Stationen, von welchen die begünstigten Sätze zu gelten hatten, den Zusatz „loco". Mit diesem Beisatze wurde tariftechnisch zum Ausdrucke gebracht, dafs Sendungen, welche nicht in den betreffenden Stationen selbst aufgegeben, sondern etwa von anderen Stationen dahin gebracht wurden, von der Anwendung der Ausnahmetarife ausgeschlossen seien. Diese Tarifmafs-

4*

regel wurde jedoch im Jahre 1902 aufgehoben und durch die oben (Seite 40 ff.) besprochenen Mittel der tarifarischen Schutzpolitik ersetzt.

Export.

Wir gelangen nunmehr zur Erörterung jener Tarifmafsnahmen, welche dem Exporte dienen.

In dieser Beziehung ist zunächst zu bemerken, dafs die allgemeinen Güterklassifikationen — wie schon an anderer Stelle erwähnt wurde — hinsichtlich der Exportförderung keinerlei charakteristische Merkmale aufweisen, und dafs demnach die auf Grund derselben erstellten Klassentarife nur insofern dem Exporte zu dienen vermögen, als deren Sätze es ermöglichen, die zum Exporte bestimmten Güter bis zur Landesgrenze billig zu transportieren. Aus demselben Gesichtspunkte mufs, wenn wir das Tarifsystem ins Auge fassen, rücksichtlich der Exportförderung dem Systeme des Staffeltarifs eine höhere handelspolitische Bedeutung zugesprochen werden, als dem Systeme des Kilometertarifs. Allerdings kann auch auf Grundlage des Kilometertarifsystems — bei niedrigen Einheitssätzen — ein billiger Gesamtfrachtsatz sich ergeben. Allein es liegt eben im Wesen dieses Systems, dafs die Verbilligung des Transportes über weite Strecken zugleich unverhältnismäfsig niedrige Frachtsätze für kurze Entfernungen zur Voraussetzung hat, während das Staffeltarifsystem die Erstellung niedriger Sätze ohne Schädigung der Rentabilität des Bahnbetriebes ermöglicht. Dies gilt auch von jenen Ausnahmetarifen, welche nicht speziell für den Export eingerichtet sind, die somit denselben Charakter an sich tragen wie die Klassentarife. Jeder billige Tarif befördert eben den Export, besonders dann, wenn seine Veranlagung geradezu auf die Überwindung grofser Entfernungen abzielt[1].

---

[1] Es mag übrigens nicht unerwähnt bleiben, dafs einzelne Ausnahmetarife die angedeutete Kongruenz tarifarischer und

Es finden sich jedoch im Tarifwesen der Eisenbahnen neben denjenigen Tarifen, welche unter Umständen auch für den Fall des Exportes in Anspruch genommen werden können, solche Tarife, welche ausschliefslich als Exportbegünstigungen gedacht sind und daher nur im Falle des Exportes zur Anwendung gelangen. Hierher gehört vor allem (vgl. oben S. 19) die besondere Klassifizierung der Güter für den Fall des Exportes, wie sie in Österreich-Ungarn, Deutschland und der Schweiz besteht; weiters sind hier anzuführen alle jene Ausnahmetarife, deren Anwendung an die Bedingung des Exportes geknüpft ist. Solche Exportausnahmetarife werden auf zweierlei Art erstellt und zwar:

1. Es werden in einen direkten Tarif von einer inländischen nach der ausländischen Station für den Durchlauf auf den inländischen Bahnen Sätze eingerechnet, welche niedriger sind, als die für den Binnenverkehr geltenden Frachtgebühren.

2. Es werden die Frachtsätze auf den inländischen Bahnen ermäfsigt, jedoch mit der Bedingung, dafs die Sendungen mit direkten Frachtbriefen ins Ausland befördert werden. Bei Inanspruchnahme der Exporttarife nach den Hafen- und Umschlagplätzen ist die tatsächlich erfolgte Ausfuhr nachzuweisen.

Derartige Ausnahmetarife existieren in allen Staaten, und zwar in aufserordentlich grofser Zahl. Das gemeinsame Prinzip all dieser Tarife ist die Förderung des Ex-

handelspolitischer Tendenzen vermissen lassen. So werden z. B. auf der (österreichischen) Südbahn weifse Lumpen im Wege der Deklassifikation nach Klasse C statt nach der Normalklasse B abgefertigt; infolgedessen kann die Tarifbegünstigung auch zum Exporte dieses Artikels benutzt werden. Diese Facilität steht jedoch mit dem österreichisch-ungarischen Zolltarife insofern im Widerspruche, als letzterer — im Interesse des inländischen Bedarfes an diesem Artikel — einen Ausfuhrzoll für Hadern enthält.

portes heimischer Produkte durch Verbilligung des Frachtsatzes. Dafs hierbei auf die Besonderheit der einzelnen Artikel, auf die geographische Situation der betreffenden Produktionsstätten, auf die ökonomischen Verhältnisse der zu fördernden Wirtschaftszweige fortwährend Bedacht genommen wird, bedarf kaum einer Erwähnung. So finden wir in allen Kulturländern schon heute eine Fülle von Exportausnahmetarifen, welche der heimischen Volkswirtschaft vielfach unschätzbare Dienste leisten und mit deren Bestand die Exportfähigkeit manches Artikels innig zusammenhängt. Ohne Zweifel ist somit schon heute der Exportausnahmetarif als ein sehr wirksames Instrument der Handelspolitik zu betrachten; ja man kann sagen, dafs gerade auf diesem Gebiete die handelspolitische Influenzierung des Eisenbahnwesens am kräftigsten zu Tage tritt.

Indes ist nicht zu verkennen, dafs ein Teil der tarifarischen Exportmafsnahmen nicht unter allen Umständen den verfeinerten Bedürfnissen der Handelspolitik entspricht. Dies ist der Fall, insofern derartige Tarife auch vom Auslande benützt werden können, so dafs dieses in der Lage ist, mit Hilfe des ermäfsigten Frachtsatzes Güter nach einem gemeinsamen Absatzgebiete zu verfrachten und so die Produktion desjenigen Landes, welches den Exporttarif erstellt hat, zu konkurrenzieren. Diese handelspolitisch abträgliche Nebenwirkung zeigt sich an der mehrerwähnten Exportklassifikation, ebenso an einer Reihe von allgemeinen Exportausnahmetarifen, deren Veranlagung keinerlei Schutz gegen die Mitbenutzung durch fremde Waren gewährt. Hierher gehört z. B. der Ausnahmetarif IX der österreichischen Staatsbahnen für Holz, Eisen, Bier, Eier, Wein, Zucker, Gemüse, Glas, Obst, Papier usw., ebenso der identische Ausnahmetarif XXIV der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Diese Ausnahmetarife bestehen in dem Zugeständnisse prozentualer

Kürzungen von den für den Binnenverkehr und den Import geltenden Frachtsätzen. Weiters seien erwähnt der Exporttarif vom 1. September 1892 für Käse auf den schweizerischen Eisenbahnen, der deutsche Ausnahmetarif für Stückgüter zur Ausfuhr über See nach aufserdeutschen Ländern und der deutsche Seehafentarif für Getreide, Malz, Mühlenerzeugnisse und Kaffeeersatzmittel.

Nun aber bestehen auch zahlreiche Ausnahmetarife, welche für namentlich angeführte Relationen oder von bestimmten Stationen, eventuell zugleich nach bestimmten Stationen bezw. Absatzgebieten gelten. All diese Tarifmafsnahmen bezwecken die Förderung des Exportes von jenen Stationen, in welchen sich inländische Produktionsstätten befinden, nach solchen Stationen oder Gebieten, die für den Absatz der heimischen Produkte in Betracht kommen.

Beispielsweise seien angeführt:

Österreich: die Frachtbegünstigung der österreichischen Staatsbahnen für Holz aus Galizien und der Bukowina nach Bodenbach transit (Publikation No. 482 ex 1903) und Oswiecim transit (Publikation No. 481 ex 1903)[1]; die Frachtbegünstigung für raffiniertes Petroleum usw. von in Österreich gelegenen Raffineriestationen nach den deutsch-österreichischen Grenzstationen transit (Publikation der k. k. Staatsbahnen No. 601 und 602 ex 1903)[2]; die zahlreichen Ausnahmetarife von verschiedenen österreichischen Stationen nach Triest, darunter für Eisen, Zucker, Glas, Zündhölzchen, Fez, Zement usw.;

Ungarn: die Ausnahmetarife der ungarischen Staats-

[1] Z. B. gilt der von der Station Hatna nach Oswiecim transit eingeräumte Nachlafs von 15 Mark pro Waggon nur für den Fall des Exports nach bestimmten ausländischen Stationen.

[2] Es beträgt z. B. die Fracht für 10000 kg Petroleum von Drohobycz nach Eger transit für Deutschland 234 Heller gegen 307 Heller für den Binnenverkehr.

bahnen für Glas, Eisen- und Stahlwaren, wenn dieselben über die Grenzen Ungarns befördert werden (Lokaltarif, Ausnahmetarife Nr. XX u. XXI); die Frachtermäſsigungen für Geflügel und Eier von diversen ungarischen Stationen nach Eger, Passau und Simbach transit (Ungarisches Amtsblatt ex 1903, Beilage, Post 301); die Frachtbegünstigungen von ungarischen Stationen für Holz nach Wien transit und Oderberg transit, für Gerste nach Fiume zum Seeexport ins Ausland, für Mehl nach Fiume, nach zollausländischen Häfen bestimmt (Ungarisches Amtsblatt ex 1903, Beilage, Post 356)[1]; dann zahlreiche andere Exportbegünstigungen für Papier, Malz, Stärke usw.;

Deutschland: die Ausnahmetarife zur Ausfuhr über See nach auſserdeutschen Ländern für Spiritus, Dextrin und Stärke, Eisen und Stahl, sowie daraus erzeugte Waren, ferner für Blei, Zink, Rohblei, Holzstoff usw.; die Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenfabrikate von Stationen der preuſsischen Staatsbahnen nach den belgischen Grenzstationen (Tarif gültig vom 15. Februar 1897) und nach französischen Grenzstationen (Tarif gültig vom 20. Januar 1898); die Ausnahmetarife für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Eisenbahnstationen nach den deutsch-österreichischen Grenzstationen, gültig vom 1. September 1899[2];

Italien: die Exporttarife für Südfrüchte, für Wein, Olivenöl, Hanf und Lebensmittel;

die Schweiz: die Exportausnahmetarife für Calcium-Karbid, Papier und Obst;

Rumänien: die Exportausnahmetarife für Holz, Nüsse, Obst, Häute, Fleisch, Wolle, mineralische Öle, Geflügel,

---

[1] Es beträgt z. B. die Fracht für 10 000 kg Mehl von Budapest Südbahn nach Fiume transit 100 Kronen per Waggon gegen 176 Kronen im Binnenverkehr.

[2] Es beträgt z. B. die Fracht für 10 000 kg Eisenwaren von Mülhausen im Elsaſs nach Simbach transit 163 Mark gegen 263 Mark normaler Fracht.

Eier, Speck und andere Produkte (Spezialtarif Nr. XX des Lokaltarifes).

Besonders ausgebildet zeigt sich das System der Exporttarife in Frankreich. Erwähnt seien die jüngst mit der Nr. 30 bezeichneten Spezialtarife für „marchandises destinées à l'exportation" auf den Linien der chemins de fer du Nord, Paris—Lyon—Méditerranée, Orléans, État, Midi und Ouest. Sie bestehen in der Einräumung ermäfsigter Sätze für eine grofse Anzahl von Gütern, welche in Gruppen eingeteilt sind, z. B. Getreide, Mehl, Kartoffeln, Obst, Gemüse, Milchprodukte, Zucker, Wein, Alkohol, Spiritus, Holzkohle, Holz und Holzwaren, metallurgische Produkte, Chemikalien, Papier, Textilwaren, Eisenbahnfahrzeuge usw.

Für einen Teil der angeführten und anderer Exporttarife kommt die Nebenwirkung des Durchzuges fremder Waren nicht in Betracht, weil in den betreffenden Artikeln und in der betreffenden Richtung eine Konkurrenz der beiden Staaten überhaupt nicht stattfindet. Zum Beispiel besteht bei den italienischen Ausnahmetarifen für Wein und Lebensmittel usw. nach der ökonomischen und geographischen Sachlage keinerlei Gefahr der Inanspruchnahme des Tarifes zum Zwecke der Durchfuhr fremder Waren. Bei anderen derartigen Tarifen aber ist der Durchzug eben durch den Umstand ausgeschlossen, dafs die Exportbegünstigung von einer bestimmten Station, eventuell zugleich in einer bestimmten Richtung gilt. So kommen z. B. die Ausnahmetarife der ungarischen Staatsbahnen von namentlich angeführten Stationen für über die Grenze Ungarns gehende Eisenwaren in der Richtung von Osten nach Westen allerdings für das östliche Hinterland nicht in Betracht, hingegen könnten sie von den im Westen liegenden Staaten wohl in Anspruch genommen werden, wenn die Auswahl der begünstigten Stationen eine minder vorsichtige wäre.

Zu dem gleichen Zwecke wird zuweilen die Gewährung

des Exporttarifes von dem Nachweise abhängig gemacht, dafs der Rohstoff in der inländischen Aufgabestation bezogen worden sei, wodurch ausländische Produkte, welche nicht aus im Inlande zur Verarbeitung bezogenen Rohstoffen erzeugt sein können, von der Begünstigung ausgeschlossen werden.

Besonders instruktiv ist in der hier angegebenen Beziehung das Beispiel der in Österreich bestehenden Frachtbegünstigung für Malz. Die österreichischen Malzfabriken geniefsen seit vielen Jahren eine Frachtbegünstigung in der Höhe von 30 K bezw. 50 K, wenn sie durch Vorlage der Frachtbriefe nachzuweisen in der Lage sind, dafs die Sendungen ins Ausland expediert wurden. Diese Frachtbegünstigung ist lange Jahre auch von ungarischen Malzfabriken, welche das Gut über österreichische Grenzstationen zur Beförderung brachten, mitbenützt worden. Um diese Mitbenützung auszuschliefsen, wurde nun verfügt, dafs von denjenigen Stationen, in welchen durch eine Neuaufgabe ungarischer Sendungen der österreichischen Produktion Konkurrenz bereitet werden könnte, die Begünstigung von 30 K bezw. 50 K pro Wagen nicht mehr gegen den einfachen Nachweis des Exportes zur Anwendung komme; von diesen Stationen wird vielmehr derzeit (Verordnungsblatt Nr. 119 ex 1902, Post 2038) die Frachtbegünstigung nur dann gewährt, wenn nicht nur der Export des Malzes, sondern überdies nachgewiesen wird, dafs die betreffende Malzfabrik unter ihrem Namen — als demjenigen des Empfängers — Gerste im Mindestgewichte von einem Vierteile des Gewichtes jener Malzsendungen bezogen hat, für welche die Frachtbegünstigung in Anspruch genommen wird. Aufserdem mufs bahnamtlich festgestellt sein, dafs der Bezug der Gerste mittels Strafsenfuhrwerks oder auf Industriegeleisen erfolgt sei. Diese Exportbegünstigung zeigt somit eine Kombination der Quantumsbedingung mit dem Vorbehalte der Abfuhr vom Bahnhofe. Gerade bei

der eben besprochenen Malzrefaktie offenbart sich die Tendenz der Exportförderung mit gröfster Schärfe, da die Höhe der Refaktie hier unabhängig ist von der Höhe der Frachtkosten. Die Refaktie hat nur zwei Stufen, nämlich 30 K für eine Entfernung von 81 bis 150 km und 50 K für Distanzen über 150 km[1]. Im übrigen aber ist die Refaktie unabhängig von der Frachthöhe. Bei 151 km beträgt die Fracht auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen 86 K, bei 800 km beläuft sie sich auf 303 K; in beiden Fällen aber ist die Refaktie die gleiche, nämlich 50 K[2].

Rationell veranlagt sind auch jene Exporttarife, welche ein Analogon zu dem aus der Zollpolitik bekannten Veredlungsverkehr darstellen. Durch diese Tarifform wird der Bezug des Rohproduktes unter der Voraussetzung begünstigt, dafs das aus demselben erzeugte Endprodukt zum Exporte gelangt. In der angegebenen Art wird die Exportindustrie durch Verbilligung des Rohstoffbezuges unterstützt, wobei noch überdies das Fabrikat selbst einen Exportausnahmetarif geniefsen kann. Als Frachtbegünstigung dieser Art sei angeführt der Frachtnachlafs für Spiritus von Stationen in Galizien und der Bukowina nach diversen österreichischen Stationen. Der erwähnte Nachlafs wird in einzelnen Relationen nur dann liquidiert, wenn die reklamierende Firma den Versandt von raffiniertem Spiritus nach dem Auslande oder nach Triest nachzuweisen in der Lage ist (Verordnungsblatt Nr. 96 ex 1902, fortl. Nr. 1731). Eine ähnliche

---

[1] Würden derartige Minimalgrenzen nicht fixiert werden, so könnte der Fall eintreten, dafs eine Fracht auf den österreichischen Bahnen etwa 25 K betrüge, während 30 K zu vergüten wären.

[2] Über die österreichische Malzrefactie vgl. insbesondere Freud, Eisenbahntarif und Handelsvertrag, Handelsmuseum, Nr. 48 ex 1902.

Begünstigung wird für den Transport des Rohzuckers von den k. k. österreichischen Staatsbahnen gewährt. Für jene Rohzuckersendungen, welche von einer im Tarif namentlich angeführten Station der Staatsbahnen durch eine auf österreichischem Gebiete liegende Zuckerraffinerie bezogen werden, gelangt ein bestimmter Frachtnachlafs dann zur Liquidierung, wenn ein entsprechendes Quantum Raffinadezucker binnen Jahresfrist nach einem ausländischen Platze verfrachtet worden ist. Ebenso bestehen für Rohpetroleum in Österreich Frachtbegünstigungen im Verkehre nach denjenigen Stationen, in welchen sich Petroleumraffinerien befinden; sie werden unter der Bedingung gewährt, dafs 75 % vom Gewichte des bezogenen österreichischen Petroleums in raffiniertem Zustande exportiert werden[1]. Auch in Ungarn gelten mehrere Frachtbegünstigungen dieser Art. So gelangt für Sendungen roher Holzstämme, welche in einem ungarischen Sägeetablissement verarbeitet werden, auf den ungarischen Staatsbahnen ein ermäfsigter Einheitssatz (0,2 h per Kilogramm und 1 km) zur Anwendung, wenn das reklamierende Sägewerk den Nachweis liefert, dafs es innerhalb eines gewissen Zeitraumes mindestens das gleiche Quantum Schnittholz nach dem westlichen Auslande oder den Elbeumschlagsplätzen befördert hat (Ungarisches Amtsblatt ex 1903, Beilage, Post Nr. 314 u. 315). Weiters sei angeführt die Frachtbegünstigung für Weizen und Roggen nach namentlich angeführten Stationen der ungarischen Staatsbahnen. Die Sendungen müssen an eine Mühle adressiert sein, welche sich in einer der begünstigten Stationen befindet; das Getreide mufs dortselbst verarbeitet und als Mehl im entsprechenden Gesamtquantum binnen sechs Monaten nach dem Auslande befördert werden (Ungarisches Amtsblatt ex 1903, Beilage, Post Nr. 347).

[1] Für das raffinierte Petroleum bestehen ebenfalls Exportbegünstigungen.

Wir sehen somit, dafs — soweit überhaupt der Eisenbahnverkehr nach abstrakt normierten Frachtbedingnissen sich abwickelt — durch eine Reihe von Tarifmafsnahmen in tausendfältiger Beziehung der Export heimischer Erzeugnisse begünstigt wird.

Allerdings liegt es auf der Hand, dafs in demselben Mafse, in welchem durch wirksame Tarifmafsnahmen — seien es nun billige Tarife überhaupt oder besondere Exporttarife — der heimischen Volkswirtschaft neue Absatzwege eröffnet werden, jene Staaten, nach welchen der Import stattfindet, in ihren wirtschaftlichen Interessen intensiv beeinträchtigt werden können, insofern nämlich die Gefahr eines unerwünschten Importes fremder Ware durch den Exporttarif eine wesentliche Steigerung erfährt. Insbesondere können zollpolitische Mafsnahmen, welche den Schutz der heimischen Produktion bezwecken, durch die ausländischen Exporttarife in ihren Wirkungen mehr oder weniger beeinträchtigt werden. Zur Erläuterung seien einige Beispiele angeführt:

Die Fracht für 10 Tonnen Wein beträgt, wenn derselbe aus Italien exportiert wird, laut Exportausnahmetarif No. 1055 für die 954 km lange Strecke von Bari nach Pontebba transit unter gewissen hier nicht weiter in Frage kommenden Bedingungen 208,85 Lire. Bleibt aber der aus Italien stammende Wein im Lande, so beläuft sich für eine gleich lange Strecke und für dasselbe Quantum der übrigens niedrige Frachtsatz auf 271,28 Lire (Spezialtarif Nr. 1060, Serie C).

Die besondere handelspolitische Bedeutung tarifarischer Begünstigungen des italienischen Weines liegt klar zu Tage. Bekanntlich wurde in dem (1903 gekündigten) Handelsvertrage zwischen Österreich-Ungarn und Italien vom Jahre 1891 der autonome Zollsatz des österreichisch-ungarischen Zolltarifs per 20 Gulden Gold zu Gunsten Italiens unter dem Titel der Grenzbegünstigung konditionell auf

3,20 Gulden Gold ermäfsigt. Die Voraussetzungen, an welche diese Konzession geknüpft war, sind kurz nach Abschlufs des Handelsvertrages tatsächlich eingetreten; infolgedessen verzeichnete Österreich-Ungarn bisher einen sehr namhaften Import italienischen Weines. Die österreichische bezw. ungarische Weinproduktion wurde demnach durch die eben erwähnte „Weinzollklausel" in aufserordentlichem Mafse geschädigt. Seit Jahren ist denn auch gegen dieselbe in heftigster Weise von Seite der Weinproduzenten agitiert worden; und in der Tat hat gerade diese Bewegung zur Kündigung des Handelsvertrages geführt. Es ist nun gewifs bemerkenswert, dafs — wie aus unserer Darstellung hervorgeht — die Wirkung der seitens der österreichisch-ungarischen Monarchie dem italienischen Wein eingeräumten Zollermäfsigung durch die italienischen Frachttarife noch wesentlich verschärft wurde. Dieses Moment wird bei künftigen Vertragsverhandlungen mit Italien gewifs im Auge zu behalten sein.

In gewissem Sinne wird auch der durch den österreichisch-ungarischen Eisenzoll der heimischen Produktion gewährte Schutz mittelst ausländischer Tarifmafsnahmen unterminiert. Es sei z. B. hervorgehoben, dafs der Frachtsatz für 10000 kg Stabeisen von Kolmar im Elsafs nach Passau transit 143 Mk. beträgt, während für diese 622 km lange Strecke nach Passau loko 230 Mk. entfallen (Spezialtarif II). Die Ermäfsigung beträgt in diesem Falle gegenüber dem Normaltarife fast 40 %.

Auswärtige Exporttarife tangieren jedoch nicht nur die volkswirtschaftlichen Interessen durch die Förderung des Importes in das Inland, sondern auch durch die Konkurrenzierung heimischer Erzeugnisse in gemeinsamen Absatzgebieten. So schädigen beispielsweise die russischen Exporttarife für Getreide Österreich-Ungarn nicht nur im heimischen Produktionsgebiete, sondern auch insofern, als durch dieselben der Absatz von Cerealien österreichischer,

bezw. ungarischer Provenienz nach Deutschland erschwert wird. Ebenso dienen als Waffen im gegenseitigen Konkurrenzkampfe die Zuckerexporttarife, welche in allen jenen Staaten bestehen, die auf die Ausfuhr von Zucker angewiesen sind.

Die schädigende Wirkung der ausländischen Exporttarife tritt insbesondere dann in auffallender Weise zu Tage, wenn durch dieselben der Import eines Gutes nach solchen Staaten gefördert wird, welche in dem betreffenden Artikel selbst exportfähig sind. In solchen Fällen wird tatsächlich zuweilen das Gut billiger ins Land als aus dem Lande gefahren, ein Übelstand, der häufig in ungerechtfertigter Weise der inländischen Tarifpolitik zur Last gelegt wird (vgl. hierüber unten Seite 114 ff.).

Wie einerseits durch Exporttarife die Ausfuhr einer Reihe von Gütern befördert wird, so werden anderseits durch die Eisenbahntarife auch vielfach in umgekehrter Richtung handelspolitisch unanfechtbare Wirkungen hervorgerufen, indem dafür Sorge getragen wird, dafs inländische Tarifbegünstigungen, welche den Fabriken die Zufuhr der von ihnen benötigten Rohstoffe zu erleichtern bestimmt sind, nicht zu einer zweckwidrigen Ausfuhr dieser Güter benützt werden[1].

Zur Illustration mögen folgende Beispiele dienen:

Der ermäfsigte Tarif auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen für Stammholz nach einer Reihe von namentlich angeführten Stationen in Galizien und in der Bukowina, dessen Anwendung an die Bedingung geknüpft ist, dafs die Sendungen von einem in der Bestimmungsstation befindlichen Holzsägewerke zum Zwecke des Verschnittes verwendet werden;

[1] Von den auf Seite 59 ff. besprochenen Exporttarifen unterscheiden sich die hier angezogenen Tarife insofern, als hier wohl die Verarbeitung des Rohproduktes im Inlande Bedingung der Tarifermäfsigung ist, nicht aber die Veredlung zum Zwecke des Exports.

die Begünstigung für Holzabfall auf dem östlichen Netze der österreichischen Staatsbahnen, welche unter der Bedingung gewährt wird, dafs die Sendungen zur Verkohlung in einer österreichischen Verkohlungsanstalt verwendet werden;

die Begünstigung für Aspenholz auf dem westlichen Netze der österreichischen Staatsbahnen nach namentlich angeführten Stationen, welche zugestanden wird, wenn die Sendungen an eine Zündhölzchenfabrik adressiert sind.

Weiters enthält der Lokaltarif der ungarischen Staatsbahnen im Ausnahmetarif I beim Artikel „Knochen“ die Bedingung, dafs die Sendungen für eine ungarische Kunstdünger- oder Spodiumfabrik bestimmt sein müssen; ebenso werden nach Ausnahmetarif II Eisenerze und Eisenschlacken, Schwefelkies und Schwefelkiesabbrände zu ermäfsigten Sätzen unter der Voraussetzung befördert, dafs die Sendungen für ungarische Eisenwerke und Eisenhütten bezw. Metallhütten bestimmt sind.

Nicht nur in den angeführten Tarifen, sondern auch in besonderen Verfügungen hat Ungarn ähnliche Mafsregeln getroffen; hierher gehört z. B. der begünstigte Transport von Schafwolle nach solchen ungarischen Stationen, in welchen sich eine Tuchfabrik befindet (Ungarisches Amtsblatt ex 1903, Beilage 1).

Für Deutschland kommen als typisch in Betracht die Ausnahmetarife für Erze, Schwefelkies usw. von deutschen Produktionsstätten nach solchen Hochofen- und Bleihüttenstationen, welche innerhalb des Zollvereinsgebietes gelegen sind.

Hinsichtlich Frankreichs sei erwähnt der tarif spécial Nr. 5 des Chemin de fer de l'ouest für Rohzucker, welcher unter der Bedingung des Bezuges durch eine inländische Zuckerraffinerie zugestanden wird, dann der Spezialtarif Nr. 5 der Orleansbahn für Zuckerrübe mit der Bedingung des Bezuges durch eine Zuckerfabrik; der

Spezialtarif Nr. 20 (§ 20) der Orleansbahn für Gewebe und Leinwand, welche für Stoffe auf dem Wege zu den Werkstätten gewährt werden.

Durchzug.

Was nun endlich die Durchzugstarife anbelangt, so ist bereits oben an den geeigneten Stellen auseinandergesetzt worden, dafs verschiedene Mafsnahmen in unbeabsichtigter Weise dem Transitverkehre dienen. Es kann jedoch den Bahnverwaltungen aus mehrfachen Gründen zweckmäfsig erscheinen, für den Durchlauf der fremden Ware besonders ermäfsigte Tarifsätze zu gewähren, die dem heimischen Gute beim Transport auf derselben Bahnstrecke nicht zur Verfügung gestellt werden. Folgende Momente kommen hier in Betracht:

1. Wegekonkurrenz. Die heimischen Bahnverwaltungen gewähren auf ihren Strecken für den Durchzug fremden Gutes besondere Begünstigungen, damit das fremde Gut nicht in das gleiche Absatzgebiet über Routen anderer Bahnverwaltungen gelange.

2. Transportförderung. Die inländischen Bahnverwaltungen räumen auf ihren Linien dem ausländischen Gute gewisse Begünstigungen ein, um Transporte heranzuziehen, deren Verfrachtung andernfalls unterbleiben würde.

3. Tarifkompensation. Von der heimischen Bahnverwaltung werden dem Auslande Begünstigungen zugestanden, indem zugleich letzteres zu entsprechenden Konzessionen sich versteht.

Am häufigsten führt sich die Begünstigung des Durchzuges ausländischer Güter auf die Linienkonkurrenz zurück. Es sei hier nur an den Transport russischer Bodenprodukte nach Deutschland und deutscher Industrieprodukte nach Rufsland erinnert. In dieser Beziehung werden auf den österreichischen Eisenbahnen, und zwar in Galizien und der Bukowina, die ermäfsigten Anteile mit sehr geringen Ziffern angesetzt; es beträgt z. B. der Frachtsatz für Getreide:

10000 kg
Brody transit (Rufsland)—Berlin 329 Mk.
Brody loko (Österreich)—Berlin 419 Mk.

In ähnlicher Weise werden nach den statistischen und tarifarischen Daten, welche die österreichische Regierung zu Artikel IX des Entwurfs eines Zoll- und Handelsbündnisses zwischen Österreich und Ungarn im Juni 1903 dem Ausgleichsausschusse des Abgeordnetenhauses zur Kenntnis brachte, schon derzeit auf den österreichischen Staatsbahnen für den Durchzug ungarischer Güter zahlreiche Frachtbegünstigungen gewährt, von welchen der gröfste Teil auf die Routen- und Linienkonkurrenz zurückzuführen ist. Es finden sich unter diesen Begünstigungen solche von Wien nach den Grenzstationen Passau, Simbach, Salzburg, welche zum Zwecke der Konkurrenzierung des Donauweges in der Strecke Wien—Passau gewährt werden. Weiters sind zu erwähnen die Frachtbegünstigungen für Getreide von südungarischen Stationen nach Lindau in der Strecke von Wien bis Lindau; auch hier sind Konkurrenzrücksichten mafsgebend, und zwar teils gegenüber der ausländischen (bayrischen) Route, teils gegenüber der Südbahnlinie.

Was die übrigen Staaten betrifft, so sei erinnert an den „Spezialtransittarif für den italienischen Durchlauf“, welcher für den Durchzug aufseritalienischer Güter über die Linien der italienischen Eisenbahnen eingeführt wurde; ferner sei hingewiesen auf den Tarif der schweizerischen Eisenbahnen für den Verkehr zwischen Delle transit, Locle transit, Verrières transit, Genf transit einerseits und Buchs transit, Bregenz transit, St.-Margarethen transit usw. anderseits.

Vom privatwirtschaftlichen Gesichtspunkte erscheinen derartige Tarifmafsnahmen vollkommen gerechtfertigt. Nichts ist natürlicher, als dafs die Bahnverwaltungen bestrebt sind, mit geeigneten Mitteln der Tarifpolitik den

Transport von Gütern nach ihren Linien zu lenken. Auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht sind diese Tarifbegünstigungen als unanfechtbar zu bezeichnen, insofern lediglich die Konkurrenz der Transportanstalten in Betracht gezogen wird; ja, der privatwirtschaftliche Vorteil, welcher aus der Konkurrenzierung ausländischer Transportanstalten erwächst, kann sogar als ein nationalwirtschaftlicher Gewinn angesehen werden. Anders stellt sich indes die Sachlage dar, falls durch die Erleichterung des Durchzugs ausländischer Güter der Export heimischer Produkte beeinträchtigt wird. Allerdings mufs zugegeben werden, dafs — insoweit die Wegekonkurrenz mit auswärtigen Transportanstalten in Frage kommt — durch die Verweigerung der Transitermäfsigung die inländische Bahn geschädigt, gleichwohl aber keinerlei handelspolitischer Effekt herbeigeführt würde. Gegen die Herabsetzung der Fracht ist somit nichts einzuwenden; die handelspolitische Anomalie liegt hier in dem Umstande, dafs hinsichtlich des Verkehrs auf denselben Bahnstrecken und in derselben Richtung dem heimischen Gut die für den Transit zugestandenen Begünstigungen versagt bleiben. Noch deutlicher zeigt sich die Divergenz der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung mit den Grundsätzen der Handelspolitik, wenn es lediglich das Motiv der Transportförderung ist, auf welches die differentielle Behandlung des Inlandes sich zurückführt; liegt doch in diesem Falle jene wirtschaftliche Notwendigkeit der Frachtermäfsigung, von der oben die Rede war, überhaupt nicht vor.

Minder bedenklich erscheint die Erstellung von ermäfsigten Transittarifen, falls dagegen das Ausland seinerseits im Wege der Kompensation gewisse Frachtbegünstigungen zugesteht. Ein solcher Austausch von Frachtbegünstigungen ist vom Standpunkte der Handelspolitik prinzipiell unanfechtbar, wenn derselbe den volkswirtschaftlichen Interessen zu dienen geeignet erscheint.

5*

Dies mag in mancherlei Fällen zutreffen; eine ausreichende Garantie ist aber in dieser Hinsicht nicht geboten, insolange — wie dies heute der Fall ist — Art und Maſs der wechselseitigen Zugeständnisse in erster Linie durch die privatwirtschaftlichen Interessen der betreffenden Bahnverwaltungen bestimmt wird.

Rückblick.

Werfen wir nun einen Rückblick auf die vorstehenden Auseinandersetzungen über die autonome Tarifgestaltung, so vermögen wir festzustellen, daſs einige Arten von Tarifmaſsnahmen nach ihrer handelspolitischen Wirkung einen spezifisch determinierten und mehr oder weniger einheitlichen Charakter an sich tragen, wobei allerdings auch gewisse Erscheinungen zu Tage treten, welche als nicht reflektierte Nebenwirkungen der betreffenden Einrichtungen sich darstellen (Durchzugswirkung der Exportklassifikation und der bedingungslos gewährten Ausnahmetarife). Anderseits waren wir genötigt, eine Reihe von eisenbahntarifarischen Kategorien unter verschiedenen handelspolitischen Gesichtspunkten (Import, Export, Durchzug) zu erörtern, da sie eben handelspolitisch nach verschiedenen, mehrfach sogar entgegengesetzten Richtungen wirken. Es ist dies der Fall hinsichtlich der allgemeinen Güterklassifikation und der darauf basierten allgemeinen Frachttarife. Hier kombinieren sich an demselben Instrument der Tarifpolitik Import-, Export- und Durchzugswirkungen, und zwar derart, daſs handelspolitisch günstige und ungünstige Effekte — neben diesbezüglich indifferenten Erscheinungen — durch denselben Tarif ausgelöst werden; ein Umstand, der sich darauf zurückführt, daſs die Veranlagung der Klassifikation und des auf derselben beruhenden Tarifsystems von handelspolitischen Erwägungen vollkommen abstrahiert.

Dasselbe gilt von denjenigen Ausnahmetarifen, welche allgemein — ohne jede weitere Beschränkung — konstruiert erscheinen; unterscheiden sie sich doch von den normalen

Tarifen lediglich durch ihre relativ billigen Frachtsätze. Insbesondere ist in diesem Zusammenhange die Deklassifikation zu erwähnen, weil sie in dem uns interessierenden Belange die gleichen Eigenschaften aufweist wie die Güterklassifikation und das allgemeine Tarifsystem.

Diesen in handelspolitischer Hinsicht gewissermafsen kaleidoskopartigen Charakter einzelner — und zwar zum Teil fundamentaler — Tarifkonstruktionen müssen wir uns vor Augen halten, wenn wir es vermeiden wollen, ein unklares Bild der Beziehungen zwischen dem heutigen Tarifwesen und den Maximen der Handelspolitik zu erhalten; ist doch die handelspolitische Systemlosigkeit unseres Tarifwesens nicht zum geringsten Teile gerade dem Umstande zuzuschreiben, dafs die Grundlagen desselben einen in volkswirtschaftlicher Hinsicht so unausgesprochenen Charakter an sich tragen [1].

[1] Hierüber auch E. Seidler, Die Mängel unseres Eisenbahntarifwesens und dessen Verhältnis zur Handelspolitik, 1900, ferner A. Freud, Handelspolitik und Tarifwesen, 1900.

Zweites Kapitel.

Der handelspolitische Charakter der eisenbahntarifarischen Vertragspolitik.

Handelsverträge.

Bekanntlich pflegen die Kulturstaaten im wohlverstandenen beiderseitigen Interesse jene schroffen Gegensätze, welche aus der konsequenten Ausgestaltung der autonomen Handelspolitik entspringen, vielfach durch Handelsverträge (Handelskonventionen, Handels- und Zollverträge, Handels- und Schiffahrtsverträge usw.) zu überbrücken oder doch abzuschwächen.

Nach ihrem typischen Charakter fallen die Bestimmungen dieser Verträge in zwei Kategorien auseinander. Die erste Gruppe besteht aus den Abmachungen absolut bestimmten Inhaltes; hier kommen — neben dem Ausschlusse von Ein- und Durchfuhrverboten, gewissen Formen der Abgabefreiheit usw. — insbesondere die Vereinbarungen über individuelle Zollsätze (Tarifverträge), bezw. über die Anwendung eines Komplexes ziffermäfsig bestimmter Zollsätze (des Minimaltarifs) in Betracht. Anderseits finden wir aber auch in den Handelsverträgen Vereinbarungen, welche das Relativitätsprinzip — nämlich das Prinzip der relativen Gleichstellung — zur Anwendung bringen. Und zwar handelt es sich hierbei wieder um eine zweifache Relation. Es kann nämlich hinsichtlich der Behandlung im Inlande das Ausland dem Inland oder einem dritten



(meistbegünstigten) Auslandsstaate gleichgestellt werden. Den ersten Grundsatz können wir als das Paritätsprinzip, den zweiten als das Meistbegünstigungsprinzip bezeichnen.

Das Paritätsprinzip kommt, wie sich von selbst versteht, nicht hinsichtlich der Zollsätze, sondern betreffs anderer handelspolitisch relevanter-Verhältnisse zur Geltung: Betrieb von Handel und Gewerbe, Verwendung von Handels- und Fabriksmarken, sowie von Mustern und Modellen, Zulassung von Unternehmungen, Befahrung der Wasserstrafsen, Benützung von Chausseen, Strafsen und Brücken, Entrichtung von inneren Abgaben usw. Ausführliche Normen beziehen sich auf die Behandlung fremder Seeschiffe. Ferner findet sich in den Handelsverträgen die Anwendung des Prinzips der paritätischen Behandlung auch rücksichtlich solcher Angelegenheiten, welche mit der Handelspolitik in loserer Verbindung stehen (Niederlassungsfreiheit, Erwerb von Eigentum, Gerichtsstand, Anerkennung der Korporationsrechte und Behandlung der Aktiengesellschaften usw.). Einige der erwähnten Materien werden in neuerer Zeit vertragsmäfsig separat behandelt (Marken- und Musterschutz-Konventionen usw.). Auch die Veterinär-Konventionen, welche mit den Handelsverträgen im engen Zusammenhange stehen, verwirklichen in vielfacher Beziehung das Paritätsprinzip.

Das Meistbegünstigungsprinzip hingegen bezieht sich in der Regel auf die Zölle[1]: es wird — ohne Festsetzung individueller Zollsätze — normiert, dafs dem betreffenden fremden Staate die Zollsätze der jeweils meistbegünstigten

[1] Eine Anwendung des Meistbegünstigungsprinzips auf das Konsularwesen findet sich z. B. im Artikel 20 des Handelsvertrages zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland vom Jahre 1891 und in einer Reihe anderer Verträge. Auch Ein- und Durchfuhrverbote, die Behandlung der Gewerbsunternehmungen und ähnliche Materien werden hier und da dem Meistbegünstigungsregime unterworfen.

Nation zugestanden sein sollen. Hierbei bildet die Meistbegünstigungsklausel bald den ganzen Inhalt des Zollvertrages, bald nur die Ergänzung eines Tarifvertrages.

Eisenbahntarifarische Vertragsbestimmungen.

Gleichwie auf anderen Gebieten der Handelspolitik, so hat nun auch betreffs der Eisenbahntarife eine Reihe von Staaten internationale Vereinbarungen getroffen. Sie erscheinen als Teile der allgemeinen Handelskonventionen oder auch als selbständige Staatsverträge. Was den allgemeinen Charakter dieser Vereinbarungen betrifft, so bringen dieselben nahezu ausnahmslos in generalisierender Weise das Relativitätsprinzip zum Ausdruck. Und zwar finden wir auch hier jene zwei Nüancen des Relativitätsbegriffs, welche uns aus der Zollpolitik bekannt sind; die Parität und die Meistbegünstigung. Der Grundgedanke ist hier ganz der gleiche wie in der Zollpolitik, wenngleich freilich die sonstige Konstruktion naturgemäſs eine abweichende ist.

Das Paritätsprinzip.

Das Paritätsprinzip bedeutet nach seinem allgemeinen Charakter auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens die tarifarische Gleichstellung des Auslandes mit dem Inlande auf den heimischen Bahnen, das Meistbegünstigungsprinzip die tarifarische Gleichstellung des zweiten Paziszenten mit der meistbegünstigten Nation.

Das Paritätsprinzip hat jedoch hinsichtlich seiner begrifflichen Konstruktion und somit auch hinsichtlich seiner Formulierung eine gewisse Entwicklung durchgemacht.

Wir begegnen demselben zunächst in dem Handels- und Zollvertrage zwischen Österreich und den Staaten des deutschen Zoll- und Handelsvereins vom Jahre 1865. Der Artikel 16 dieses Vertrages lautet:

„Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen die Angehörigen des andern Teils und deren Güter nicht ungünstiger, als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden.

Für Durchfuhren nach oder aus dem Gebiete des andern Teils soll kein Staat höhere als diejenigen Eisenbahnfrachtsätze erheben lassen, welchen auf derselben Eisenbahn die in dem eigenen Gebiete auf- oder abgeladenen Güter verhältnismäfsig unterliegen."

Den gleichen Wortlaut finden wir in dem Handels- und Zollvertrage zwischen Österreich-Ungarn und dem Norddeutschen Bunde usw. vom Jahre 1868.

Mit dem zitierten Texte stimmt ferner wörtlich überein der Artikel XXIII des zwischen Österreich und Italien im Jahre 1867 abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrages. Und zwar kommt einem Teil der in Rede stehenden Fassung, welche (siehe unten) hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland seither aufgegeben wurde, im Verkehre zwischen Österreich-Ungarn und Italien zur Zeit, da diese Zeilen geschrieben werden, noch praktische Bedeutung zu.

Die Interpretation des angeführten Artikels bietet gewisse Schwierigkeiten. Der erste Absatz desselben kann dahin ausgelegt werden, dafs der Ausländer bei der Aufgabe seines Gutes im Inlande dem Inländer gleichzustellen sei. Eine Bestimmung über die tarifarische Behandlung solcher Waren, welche aus dem Auslande über die Grenze rollen, wäre demnach nur im zweiten Absatze des in Rede stehenden Artikels enthalten; und zwar würde hiermit die fremde Ware hinsichtlich des Durchzugs der einheimischen Provenienz gleichgestellt, während nach dieser Auslegung die aus dem Auslande importierte, aber für das Inland bestimmte Ware ungünstiger behandelt werden könnte, als das heimische Gut.

Zutreffender dürfte jedoch die erörterte Vertragsbestimmung dahin verstanden werden, dafs im ersten Absatze das allgemeine Prinzip der Gleichstellung

fremder und einheimischer Waren ausgesprochen, im zweiten Absatze aber eine Spezialisierung dieses Grundsatzes, nämlich die Anwendung desselben auf den Durchzug fremder Güter zum Ausdruck gebracht werden sollte. Für diese Auslegung spricht der Umstand, dafs der zweite, die Durchfuhr betreffende Absatz des Artikels XXIII späterhin — und zwar schon im Vertrage zwischen Österreich-Ungarn und Italien vom Jahre 1878 — hinweggefallen ist, während der erste Absatz unverändert aufrecht erhalten wurde. Es ist nicht anzunehmen, dafs hiermit die differenzielle Behandlung der Durchfuhr als zulässig erklärt werden sollte, vielmehr dürfte die Hinweglassung des zweiten Absatzes aus dem Gesichtspunkte erfolgt sein, dafs angesichts der allgemeinen Formulierung des Paritätsprinzips, wie sie im ersten Absatze gegeben war, die Hervorhebung eines Spezialfalles überflüssig erscheine.

Artikel XXIII des zwischen Österreich-Ungarn und Italien im Jahre 1887 abgeschlossenen Vertrages ist, insoweit die Eisenbahntarife in Betracht kommen, mit der Fassung des Jahres 1878 identisch[1]. Und so lautet denn auch der Artikel 24 (Abs. 1) des derzeit (provisorisch) noch geltenden Vertrages vom Jahre 1891 folgendermafsen:

> „Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Preis, Art und Zeit der Beförderung, sowie auf die öffentlichen Abgaben die Angehörigen des andern Teiles und deren Güter nicht ungünstiger, als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden.“

Wir haben bereits oben erwähnt, dafs jene primitive Fassung des die Eisenbahntarife betreffenden Vertrags-

[1] Es wurden nur noch die öffentlichen Abgaben gleichfalls der paritätischen Behandlung unterworfen.

artikels, wie wir sie bei Erörterung des Verhältnisses der österreichisch-ungarischen Monarchie zu Italien kennen gelernt haben, auch in dem zwischen Österreich-Ungarn und dem Norddeutschen Bunde im Jahre 1868 geschlossenen Handels- und Zollvertrage sich vorfindet. Indes hat hier die spätere Entwicklung einen wesentlichen Fortschritt mit sich gebracht. Der Artikel 15 des im Jahre 1878 zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche abgeschlossenen Handelsvertrages zeigt folgende veränderte Fassung:

> „Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragenden Teile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporte weder in Bezug auf Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Teiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte."

Identisch mit der eben zitierten Bestimmung ist diejenige des Artikels 15 im Handelsvertrage zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 23. Mai 1881.

Hier finden wir also — neben der allgemeinen Formulierung des Paritätsprinzips — beide logisch denkbaren Spezialfälle. Es werden nämlich der inländischen Ware nicht nur jene Güter gleichgestellt, welche das Inland transitieren, sondern auch diejenigen, welche in das Inland eingehen, um in demselben zu verbleiben.

Während nun, wie wir unten sehen werden, auch diese Fassung späterhin im Verhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland eine weitere Ausgestaltung erfuhr, wurde sie zunächst übernommen in jene Verträge, welche in den folgenden Jahren zwischen Österreich-

Ungarn und Serbien, bezw. — als die sog. convention à quatre — zwischen Österreich-Ungarn, der Türkei, Serbien und Bulgarien geschlossen wurden.

Die zwischen Österreich-Ungarn und Serbien am 9. April (28. März) 1880 vereinbarte Eisenbahnkonvention enthält im Artikel 9 folgende Bestimmung:

> „Auf den zu erbauenden Eisenbahnen soll in ihrer ganzen Ausdehnung sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise und öffentlichen Abgaben als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschliefsenden Teile gemacht werden.
>
> Namentlich sollen in allen oben gedachten Beziehungen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporte keinesfalls ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Teiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte."

Hier liegt uns also eine Formulierung vor, welche dem Texte der oben besprochenen, zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland in den Jahren 1878 und 1881 geschlossenen Handelsverträge vollkommen entspricht. Der erwähnte Vertrag wurde jedoch absorbiert durch die convention à quatre, nämlich durch die Eisenbahnkonvention vom 9. Mai 1883, welche zwischen der österreich-ungarischen Monarchie, der Türkei, Serbien und Bulgarien abgeschlossen wurde. Der Artikel 9 dieser Konvention lautet folgendermafsen:

> „Auf den infolge gegenwärtigen Übereinkommens zu erbauenden Eisenbahnen wird in demselben Lande sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise und öffentlichen Abgaben als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Untertanen der vertragschliefsenden Teile gemacht werden.

> Ebenso sollen in allen oben gedachten Beziehungen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des anderen Teiles eingeführten oder das letztere transitierenden Transporte keinesfalls ungünstiger behandelt werden, als die inländischen Waren."

Es kommt somit — im ersten Absatze — klar und deutlich jene Auffassung zur Geltung, welche wir oben im Hinblicke auf den Handels- und Zollvertrag zwischen Österreich-Ungarn und den Staaten des deutschen Zoll- und Handelsvereines vom Jahre 1865, bezw. auf den Handelsvertrag zwischen Österreich und Italien vom Jahre 1867 als nicht stichhaltig anzusehen genötigt waren. Der erste Absatz der convention à quatre bezieht sich nämlich offenbar auf die Gleichstellung der fremden, im Inlande aufgegebenen Ware mit dem heimischen Gute. Hinzugefügt wird im zweiten Absatze die Vereinbarung, dafs die aus dem Auslande ins Inland eintretenden oder das letztere transitierenden Güter paritätisch mit der heimischen Ware behandelt werden sollen.

Hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Österreich-Ungarn und Bulgarien wurde die convention à quatre ersetzt durch Artikel XII der gegenwärtig noch geltenden Handelskonvention vom 21. (9.) Dezember 1896. Derselbe lautet:

> „In Betreff der Beförderungsarten, der Kosten, der Erleichterungen und der anderen hierauf bezüglichen Vorteile verpflichtet sich die bulgarische Regierung, die Waren, Boden- und Industrieprodukte der österreich-ungarischen Monarchie, welche in Bulgarien mit der Eisenbahn befördert werden, ganz in der gleichen Weise zu behandeln wie die Waren der meistbegünstigten Nation oder die einheimischen Waren."

Das Paritätsprinzip hat in seiner Fassung hier keine Veränderung erlitten; es ist jedoch hervorzuheben, daſs in der zitierten Vertragsbestimmung der unseres Wissens bis jetzt einzige Fall vorliegt, in welchem die Parität einseitig zugestanden wurde.

Ein neuer Gedanke tritt uns entgegen in dem gegenwärtig noch geltenden Handels- und Zollvertrage, welcher zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche am 6. Dezember 1891 abgeschlossen wurde. Der Artikel 15 dieses Vertrages ist zwar identisch mit dem oben zitierten Artikel 15 des Vertrages vom Jahre 1878, bezw. 1881. Eine sehr wesentliche Modifikation erfährt jedoch das hier in Rede stehende Prinzip durch das Schluſsprotokoll des eben erwähnten Vertrages vom Jahre 1891. Dasselbe normiert zum Artikel 15 folgendes:

> „Die vertragschlieſsenden Teile ... sind darüber einig, daſs die Frachttarife und alle Frachtermäſsigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des andern Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung im gleichen Umfange zu bewilligen sind.
>
> Demgemäſs sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal-, bezw. Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Teiles auch in die direkten Tarife einzurechnen.“

Die vorstehenden Bestimmungen finden im Sinne des Ausgleichs vom Jahre 1899 auch für den Eisenbahn-

verkehr zwischen Österreich und Ungarn volle Anwendung (§ 2 der Verordnung des Eisenbahn-Ministeriums, bezw. des Handels-Ministeriums vom 22. September 1899, R.G.Bl. Nr. 178)[1].

In der angeführten, auf die Verkehrsrichtung sich beziehenden Modifikation liegt nun eine sehr beachtenswerte Einschränkung des Paritätsprinzips. Allerdings mufs die Bestimmung, dafs die Gleichstellung nur für dieselbe Strecke gelten soll, bei sorgfältiger Behandlung des Paritätsgedankens sich von selbst ergeben; denn es wäre doch eine geradezu widersinnige Begünstigung des Auslandes, wenn dasselbe auf einer bestimmten Strecke nach den Tarifen einer anderen Strecke fahren dürfte. Hingegen ist in der auf die Verkehrsrichtung sich beziehenden Bestimmung eine Neuerung von weittragender Bedeutung zu erblicken. Nach der alten Fassung durfte nämlich keinerlei Frachtbegünstigung in der Richtung nach dem Vertragsstaate gewährt werden, ohne dafs der letztere die gleiche Ermäfsigung in der umgekehrten Richtung für sich in Anspruch nehmen konnte. Nach der gegenwärtigen Textierung ist dies nicht mehr statthaft, so dafs dieselbe der Förderung des Exports freieren Spielraum gewährt.

Wörtlich gleichlautend mit der soeben besprochenen Formulierung ist diejenige, welche sich in dem zwischen Deutschland und Belgien im Jahre 1891 abgeschlossenen Handels- und Zollvertrage, bezw. im zugehörigen Schlufsprotokolle vorfindet. Ganz auf demselben Standpunkte wie die eben erwähnten Verträge steht auch der Handels- und Zollvertrag, welcher zwischen Deutschland und Rufsland am 10. Februar (29. Januar) 1894 geschlossen wurde. Nur bedeutet dieser Vertrag in der uns interessierenden

---

[1] Ebenso in dem zwischen den beiderseitigen Regierungen im Jahre 1902/3 vereinbarten, parlamentarisch aber noch nicht erledigten Zoll- und Handelsbündnisse.

Richtung insofern einen weiteren Fortschritt, als die im Schlufsprotokoll der beiden ersterwähnten Verträge enthaltenen Bestimmungen hier in den Handelsvertrag selbst aufgenommen worden sind. Der Artikel 19 desselben lautet:

> „Die beiden vertragschliefsenden Teile behalten sich das Recht vor, ihre Eisenbahntransporttarife nach eigenem Ermessen zu bestimmen.
>
> Jedoch soll weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch hinsichtlich der Zeit und der Art der Abfertigung zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschliefsenden Teile ein Unterschied gemacht werden. Im besonderen sollen für die von Rufsland nach einer deutschen Station oder durch Deutschland beförderten Gütertransporte auf den deutschen Bahnen keine höheren Tarife angewendet werden, als für gleichartige deutsche oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke erhoben werden. Das gleiche soll auf den russischen Bahnen für Gütersendungen aus Deutschland gelten, welche nach einer russischen Station oder durch Rufsland befördert werden.
>
> Ausnahmen von vorstehenden Bestimmungen sollen nur zulässig sein, soweit es sich um Transporte zu ermäfsigten Preisen für öffentliche oder milde Zwecke handelt."

Die Meistbegünstigung.

Während durch die Paritätsvereinbarung zu Gunsten des Vertragsstaates die Gleichstellung der Frachttarife für ausländisches und inländisches Gut herbeigeführt wird, hat die Meistbegünstigungsklausel die Zusicherung jener Ausnahmsbegünstigungen zum Inhalte, durch welche im Verhältnis zu dritten Staaten die Frachtsätze noch unter die inländische Parität herabgesetzt werden[1]. Aus theoretischem Gesichtspunkte ist es voll-

[1] Die Meistbegünstigungsklausel involviert allerdings auch die Übertragung der einem dritten Staate eingeräumten Parität.

kommen klar, dafs die schrankenlose Anwendung dieses Prinzips die Gestaltung des Eisenbahntarifwesens aufserordentlich intensiv zn beeinflussen vermöchte. Man halte sich nur vor Augen, zu welchen Konsequenzen es führen müfste, wenn die durch direkte, bezw. durch Transittarife eingeräumten Begünstigungen mittelst der Meistbegünstigungsklausel derart verallgemeinert würden, dafs für die betreffende Ware die gleiche Begünstigung auf allen Strecken und in beliebiger Richtung auch von dritten Staaten in Anspruch genommen werden könnte! Tatsächlich ist es im allgemeinen zu einer derartigen Gestaltung der Eisenbahntarife nicht gekommen; die Meistbegünstigung spielt daher — neben dem Paritätsprinzip — derzeit eine untergeordnete Rolle. Sie wird in der convention à quatre, dann (S. 77) in der Handelskonvention zwischen Österreich-Ungarn und Bulgarien, ferner — und zwar hier beschränkt auf dieselbe Richtung und dieselbe Strecke — im deutsch-russischen Handelsvertrage (vgl. oben S. 80: „oder ausländische") und endlich im Verhältnisse zwischen Österreich und Ungarn auf die Eisenbahntarife angewendet[1]. Wesentliche Bedeutung kommt ihr jedoch derzeit nur in letzterwähnter Beziehung zu[2].

Indes kommt diesem Falle keine praktische Bedeutung zu, da in den bestehenden Verträgen die Meistbegünstigung ohne Paritätsvereinbarung sich nicht vorfindet, so dafs die paritätische Behandlung nicht aus der Meistbegünstigung fliefst, sondern einen selbständigen Vertragspunkt bildet.

[1] Ob auch im Verhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und Rumänien die Eisenbahntarife dem Meistbegünstigungsregime unterliegen, ist zweifelhaft; es handelt sich diesbezüglich um die Interpretation des Art. 2, Abs. 1 der Handelskonvention vom 21./9. Dezember 1893. — Bei noch allgemeinerer Fassung der Klausel kann von ihrer Anwendung auf die Eisenbahntarife nicht die Rede sein.

[2] Das Fehlen der Meistbegünstigung kann die auffallende Erscheinung zur Folge haben, dafs die aus verschiedenen Staaten provenierenden Güter derselben Art auf derselben

Der geltende Ausgleich enthält nämlich folgende Norm[1]:

> „Die für den Transit der Provenienzen des Auslandes auf den Staatsbahnlinien des einen Staatsgebietes der Monarchie gewährten Tarifermäfsigungen und Nachlässe dürfen den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes auf der nach derselben Grenzstation zur Benützung gelangenden Staatsbahnstrecke nicht vorenthalten werden und ist der für die ausländische Provenienz nach der ganzen Länge der befahrenen Staatsbahnstrecke durchschnittlich ermittelte Einheitssatz dem Durchzugsverkehre des anderen Staatsgebietes zur Verfügung zu stellen."

Hier wird das Meistbegünstigungsprinzip in zweifacher Weise sehr wesentlich eingeschränkt. Erstens ist nur von den Staats- und nicht von den Privatbahnen die Rede. Wir werden auf diesen Punkt in einem anderen Zusammenhange zurückkommen. Zweitens gilt die Gleichstellung nicht

---

Strecke und in derselben Richtung eine divergierende tarifarische Behandlung erfahren. So enthält z. B. der im süddeutschen Donau-Umschlagsverkehr seit 1. Juni 1900 geltende Ausnahmetarif Nr. 35 Frachtsätze von den Donau-Umschlagsplätzen Passau, Regensburg usw. nach deutschen Stationen für folgende Artikel „rumänischen Ursprungs": Petroleum raffiniert, Rohpetroleum usw. Ebenso enthält der Ausnahmetarif 12 des norddeutschen Donau-Umschlagsverkehrs vom 15. Juni 1900 Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum „rumänischen Ursprungs" von Passau, Regensburg usw. nach Aachen transit und Herlesthal transit. Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach Belgien oder Frankreich aufgegeben werden. Auch in Deutschland bestehen Ausnahmetarife für die Beförderung von „raffiniertem, russischem Petroleum" (Deutsch-russischer Eisenbahnverband). Aus dem Gesichtspunkte der vertragsmäfsigen Parität läfst sich gegen derartige Tarife eine Einwendung nicht erheben; die Meistbegünstigung aber, die hier in Betracht käme, fehlt hinsichtlich der Eisenbahntarife im Verhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland.

[1] Auch diese Norm ist wörtlich in die oben (Seite 79, Anmerkung) erwähnte Vereinbarung übernommen worden.

schlechthin für dieselbe Verkehrsrichtung, sondern lediglich für den Verkehr nach derselben Grenzstation. Und auch von dieser Konzession sind die aus Konkurrenzrücksichten übernommenen Transittarife für die Beförderung russischen Getreides auf den galizischen Staatsbahnen ausgenommen[1]. Immerhin involviert die zwischen Österreich und Ungarn vereinbarte Meistbegünstigung eine wesentliche Beschränkung der eisenbahntarifarischen Autonomie.

Die vertragsmäfsig zu behandelnde Ware.

Nachdem wir nun die historische Entwicklung des in Handels- und Eisenbahnkonventionen zum Ausdrucke gelangenden Paritäts- und Meistbegünstigungsprinzips uns vor Augen geführt haben, erübrigt uns noch die Besprechung einer Schwierigkeit, welche zu überwinden der vertragsmäfsigen Eisenbahnpolitik bis jetzt nicht gelungen ist. Es handelt sich nämlich um die Feststellung des Begriffes der vertragsmäfsig zu behandelnden Ware.

In der ursprünglichen Fassung des Paritätsprinzips, wie sie uns im Handelsvertrage zwischen Österreich-Ungarn und den Staaten des deutschen Zoll- und Handelsvereines vom Jahre 1865 sowie in den Handelsverträgen zwischen Österreich, bezw. Österreich-Ungarn und Italien entgegen-

[1] Die betreffende Stelle lautet: „Vorstehende Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Tarifmafsnahmen der österreichischen Staatsbahnen, welche hinsichtlich der zwischen den Grenzstationen Nowosielitza in der Bukowina und Moldau in Böhmen (diese Stationen inbegriffen) gelegenen Staatsbahnlinien getroffen werden, um Transporte russischer Provenienz im Transit nach Norddeutschland für die österreichischen Bahnwege zu gewinnen.

Sollte jedoch der Exportverkehr Ungarns nach Norddeutschland in jenen Artikeln, für welche diese Begünstigungen gewährt werden, es erheischen, so werden die beiden Regierungen in der Richtung in Verhandlung treten, dafs auch in diesen Relationen die Transportbegünstigungen, bezw. Einheitssätze für den Transport der gleichartigen Artikel ungarischer Provenienz jenen der fremden Transporte gleichgestellt werden."

Hier liegt ein Fall „beschränkter Meistbegünstigung" auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens vor.

tritt, wird die paritätische Behandlung den Angehörigen (sujets) des anderen Teiles und deren Gütern zugesichert. Nach dieser Formulierung des Paritätsbegriffes wäre es akademisch zulässig, differenzierte Tarifsätze für solche Güter zu erstellen, welche zwar aus dem Vertragsstaate kommen, aber nicht Untertanen desselben gehören. Die Abfertigung des betreffenden Gutes nach dem inländischen Tarif wäre in diesem Falle — nach Analogie des Instituts der Ursprungszertifikate — durch die Erbringung des Nachweises bedingt, dafs die Ware Eigentum eines Angehörigen des Vertragsstaates sei. Der Gedanke ist an sich beachtenswert; praktische Bedeutung kommt ihm jedoch nicht zu, da die Beibringung des eben erwähnten Nachweises nicht ausnahmsweise, sondern in der ungeheuern Mehrzahl der Fälle erforderlich wäre, so dafs die Parität nahezu illusorisch würde. Aber auch aus doktrinellem Gesichtspunkte erscheint die in Rede stehende Textierung mangelhaft. Denn jener Staat, aus welchem die Ware abgeht, ist an dem Gedeihen seiner Produktion und seines Handels unter allen Umständen interessiert, mag nun im einzelnen Falle die Erwerbstätigkeit von einem Staatsangehörigen oder von einem im Staate ansässigen Fremden ausgeübt werden. Das Bestimmungsland aber hat kein wesentliches Interesse an der Staatsbürgerschaft des Absenders jener Güter, die aus dem Vertragsstaate provenieren.

Die Mehrzahl der Verträge konzediert daher die vertragsmäfsige Behandlung den Bewohnern des anderen Vertragsteiles. Anderseits spricht die Handelskonvention zwischen Österreich-Ungarn und Bulgarien von den „Waren, Boden- und Industrieprodukten“, der österreichisch-ungarische Ausgleich von den „Erzeugnissen“ des anderen Vertragsteiles.

Indes handelt es sich hier jedenfalls nur um allgemeine, mehr oder weniger zutreffende Bezeichnungen, nicht um praktisch verwertbare Definitionen. Mögen es

die „Angehörigen“ oder die „Bewohner“ oder die „Waren“ oder selbst die „Erzeugnisse“ des Vertragsstaates sein, denen die paritätische oder meistbegünstigte Behandlung zugesichert wird: auf alle Fälle bleibt es doch schwierig, dritte Staaten, welche nicht im Vertragsverhältnisse stehen und ihre Waren durch einen der Vertragsstaaten nach dem anderen transportieren, von der Begünstigung auszuschliefsen und sie an der Ausnützung des unter Vertragsstaaten vereinbarten Regimes zu hindern. Allerdings hat die aus dem dritten Staate provenierende Ware, welche den einen der beiden Vertragsstaaten lediglich transitiert, an sich keinerlei Anspruch auf die konventionsmäfsige Behandlung; wenn aber der Versender sich zu einer Reexpedition des Transportgutes entschliefst, wird dieselbe im Zwischenlande gewissermafsen nationalisiert und sodann vom Vertragsprinzip ergriffen[1]. Den Eisenbahnen des Zwischenlandes mag dies zum Vorteile gereichen, weil hierdurch der Verkehr auf ihre Linien gelenkt wird; den Exporteuren des betreffenden Staates wird aber die Gleichstellung der eigenen mit der fremden Ware, die ja nur fiktiv als einheimisches Gut erscheint, unter Umständen keineswegs gleichgültig sein, und zwar dann nicht, wenn die Chancen des Exportes nach dem Vertragsstaate unter dem konkurrenzierenden Einflusse der fremden Ware herabgesetzt werden. Vollends ist jener Staat, nach welchem das Gut verfrachtet wird, dadurch benachteiligt, dafs die vertragsmäfsige Behandlung einem Lande zugestanden werden mufs, mit welchem ein Vertragsverhältnis überhaupt nicht besteht.

Anderseits liegt es gewifs nicht in den Intentionen der

[1] Damit hängt es wohl zusammen, dafs die convention à quatre und das Schlufsprotokoll zum Handelsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland schlechthin Bezug nehmen auf die „aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden Transporte“.

Vertragspolitik, schlechthin allen fremden Waren, obschon sie in den freien Verkehr des anderen Staates übergegangen sind, die vertragsmäfsige Behandlung zu verweigern. Man sieht, dafs — ganz abgesehen von den Schwierigkeiten der Kontrolle — schon die begriffliche Erfassung der Ware des Vertragsstaates ein aufserordentlich heikles Problem darstellt. Die Frage der Nationalisierung fremder Waren spielt bekanntlich auch in der Zollpolitik eine wichtige Rolle. Allein im Tarifwesen bietet — wenigstens nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge — die Lösung dieses Problems noch viel gröfsere Schwierigkeiten als auf dem Gebiete des Zollwesens. Rücksichtlich des letzteren hat nämlich die Kreierung ganzer Komplexe von Vertragsverhältnissen und die allgemeine wechselseitige Einräumung der Meistbegünstigung — allerdings nicht durchaus im Sinne einer rationellen Handelspolitik! — eine sehr weitgehende Verallgemeinerung der meisten Zollermäfsigungen herbeigeführt[1]; auf eisenbahntarifarischem Gebiete aber sind vertragsmäfsige Bestimmungen über die Eisenbahntarife nicht so häufig und kommt insbesondere, wie wir oben gesehen haben, der Meistbegünstigung eine weit eingeschränktere Bedeutung zu.

Durch den Mangel einer entsprechenden Begriffsbestimmung und einer ausreichenden Kontrolle des Ursprunges der aus den Vertragsstaaten zurollenden Güter wird somit eine Egalisierung der Importbedingungen be-

[1] Dies gilt auch zum Teile von solchen Staaten, welche keine Tarifverträge abschliefsen, da hier die vertragsmäfsige Anwendung des gesamten Spezial-(Minimal-)Tarifes in analoger Weise wirkt. So hat z. B. für Frankreich die Nationalisierung russischer oder österreichischer, bezw. ungarischer Waren in Deutschland oder in der Schweiz keine Bedeutung, da nicht nur die Waren der Nachbarstaaten (Deutschland und Schweiz), sondern auch diejenigen der Hinterländer (Rufsland und Österreich-Ungarn) nach dem Minimaltarife verzollt werden.

wirkt, die in diesem Maſse den Intentionen des tarifarischen Teils der Handelsverträge nicht entspricht[1].

Absolut bestimmte Frachtsätze.

Während in der eben geschilderten Art das Prinzip der Relativität bezüglich des Eisenbahntarifwesens in den Handelsverträgen zur Geltung gelangt, findet sich von einer individualisierenden Behandlung, wie überhaupt von der Vereinbarung absolut bestimmter Frachtsätze in den Handelsverträgen kaum eine Spur.

Allerdings fehlt es auch hinsichtlich der Eisenbahntarife nicht an Abmachungen internationaler Natur, welche die absolute Höhe der Frachtgebühren zum Gegenstande haben. Es handelt sich hier um Verträge, durch welche zwischen den Verwaltungen von Bahnen verschiedener Länder konkret bestimmte Frachtsätze vereinbart werden. Diese Konventionen, welche die Erstellung direkter Frachtsätze oder — in Form von Tarifkartellen — die Beseitigung des Konkurrenzkampfes zum Zwecke haben, üben sehr häufig handelspolitische Wirkungen aus. Insofern Staatsbahnen an solchen Abmachungen beteiligt sind, erscheinen nicht selten die letzteren geradezu als Niederschlag handelspolitischer Tendenzen. Auch den diesbezüglichen Vereinbarungen der Privatbahnen verschiedener Staaten kommt sicherlich handelspolitische Bedeutung zu. Indes fallen die in Rede stehenden Stipulationen nicht unter den Gesichtspunkt der vertragsmäſsigen Handels-

---

[1] So würde z. B. die geltende Handelskonvention zwischen Österreich-Ungarn und Ruſsland vom 18. (6.) Mai 1894 eine Differenzierung der Tarifsätze für die heimische und die aus dem anderen Staatsgebiete kommende Ware nicht ausschlieſsen, da in diesen Vertrag eisenbahntarifarische Bestimmungen nicht aufgenommen wurden. Die russischen Waren könnten aber eventuell in Deutschland nationalisiert und dann nach Österreich-Ungarn zum begünstigten Tarife eingeführt werden. Ähnliches gilt hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Österreich-Ungarn einerseits und Frankreich, Belgien, der Schweiz, dann England und den überseeischen Staaten anderseits.

politik; denn sie werden — auch wenn Staatsbahnen als Kompaziszenten auftreten — nicht als Staatsverträge, nicht in den Formen und nicht mit den Wirkungen der letzteren, insbesondere auch nicht von den zur Errichtung derselben kompetenten Organen abgeschlossen[1]. An diesem Charakter der internationalen Tarifvereinbarungen wird nichts durch den Umstand geändert, dafs mehrere Handels- und Staatsverträge die Erstellung direkter Frachtsätze als besonderen Vertragspunkt formulieren[2].

[1] In Österreich werden die Staatsverträge vom Kaiser mit nachträglicher Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften abgeschlossen; die Tarifverträge aber werden von den betreffenden — staatlichen oder privaten — Bahnverwaltungen kontrahiert, ohne dafs der Reichsrat sich verfassungsmäfsig mit denselben zu beschäftigen hat. Auch steht den Bahnverwaltungen als solchen das Kündigungsrecht zu. Es erscheint zwar nicht ausgeschlossen, dafs die Nichteinhaltung eines solchen Vertrages zum Gegenstande diplomatischer Aktionen oder staatlicher Repressivmafsregeln gemacht werden könnte; hierbei handelt es sich jedoch nicht um die Durchsetzung des staatlichen Selbstzweckes, sondern um den staatlichen Schutz von Erwerbsunternehmungen.

[2] In Form einer tatsächlich ganz unverbindlichen Phrase geschieht dies in mehreren Handelsverträgen, so z. B. in dem gegenwärtig noch geltenden Vertrage, welcher 1891 zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland abgeschlossen wurde. Dort heifst es im Art. 16: „Die vertragschliefsenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken, dafs durch die beiderseitigen Bahnverwaltungen direkte Expeditionen oder direkte Tarife im Personen- und Güterverkehr, sobald und insoweit dieselben von beiden Teilen als wünschenswert bezeichnet werden, zur Einführung gelangen.“ Schärfer ist die Fassung der betreffenden Bestimmung im österreichisch-ungarischen Ausgleich (§ 2 der Verordnung des Eisenbahn- und Handelsministeriums vom 22. September 1899; gleichlautend Art. IX der Regierungsvorlage zum neuen Zoll- und Handelsbündnis): „Die beiderseitigen Staatsbahnen sind verpflichtet, für den über die Linien ihres Netzes nach dem Auslande transitierenden Güterverkehr des andern Staates in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen“. Allerdings ist hier — abgesehen von der Beschränkung auf die Staatsbahnen — nur von direkter Abfertigung, nicht aber von der Höhe der Frachtsätze die Rede; immerhin aber werden im nächsten Absatz der zitierten Norm die geltenden Anteile als Maximalanteile

Derartige Verträge kommen sonach an dieser Stelle nicht in Betracht. Überblicken wir anderseits die auf die Eisenbahntarife sich beziehenden Staatsverträge (bezw. die betreffenden Partien der Handelsverträge), so ersehen wir, dafs hier von einer vertragsmäfsigen Festlegung absolut bestimmter Frachtsätze nirgends die Rede ist. Dies hängt augenscheinlich mit dem Umstande zusammen, dafs die staatliche Tarifpolitik in einer Zeit sich entwickelte, in welcher hinsichtlich der Zollpolitik die freihändlerisch egalisierende Tendenz der generellen Meistbegünstigungsklausel zur vollsten Blüte gelangt war. Weiters kommt in Betracht, dafs die individualisierende Behandlung der Frachtsätze als eine überaus diffizile Aufgabe sich darstellt, und zwar insbesondere im Verhältnisse zu Privatbahnen.

Die Einhaltung der Verträge.

Es rollt sich nun schliefslich die Frage auf, ob die in den Handelsverträgen enthaltenen Abmachungen eisenbahntarifarischer Natur in den Vertragsstaaten auch tatsächlich in allen Fällen eingehalten werden?

In dieser Beziehung ist zunächst darauf zu verweisen, dafs das Paritätsprinzip im grofsen und ganzen wirklich zur Geltung gelangt ist. Es mufs jedoch der Vermutung Ausdruck gegeben werden, dafs diese Tatsache nicht so sehr — wenigstens nicht gleichmäfsig in allen Staaten — der Achtung vor geschlossenen Verträgen zuzuschreiben ist,

---

erklärt. Eigentümlich ist die Behandlung der direkten Tarife in der convention à quatre. Im Art. 11 wird bestimmt, dafs die Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen gehalten sein sollen, sich über die nötigen Abmachungen (arrangements nécessaires) behufs der im internationalen Verkehr anzuwendenden Reglements und direkten Tarife zu verständigen; gleichzeitig wird normiert, dafs diese direkten Tarife auf Grundlage gleicher Tarifeinheitssätze festgesetzt werden sollen. Auch hier wird zwar die absolute Höhe der Tarife nicht geregelt; aber die Anordnung der Gleichheit hinsichtlich der Einheitssätze ist bindend. Es liegt hier eine eigentümliche Form des Paritätsprinzips vor: Gleichheit der Einheitssätze in den Vertragsstaaten.

als vielmehr dem Umstande, dafs, wie die Ausführungen des 1. Kapitels erwiesen haben, der dem Geiste der autonomen Tarifpolitik adäquate Gedanke einer Differenzierung zwischen den Tarifen für fremde und für eigene Waren praktisch noch nicht allgemein zur Reife gediehen ist. Jedenfalls ist es eine höchst merkwürdige Erscheinung, dafs die eisenbahntarifarischen Bestimmungen unserer Handelsverträge Schutzmafsregeln gegenüber einer handelspolitischen Maxime enthalten, die bis jetzt überhaupt nur in Ausnahmefällen zur Anwendung kam. Allerdings haben diejenigen Staaten, welche die Parität vereinbart haben, dieselbe im allgemeinen auch eingehalten. Dasselbe geschah aber auch im Verhältnisse zwischen solchen Ländern, welche in Bezug auf die Eisenbahntarife keinerlei Vereinbarungen getroffen hatten. So gibt es z. B. keine Differenzierung zwischen der Tarifierung ausländischer und inländischer Waren zu Gunsten der letzteren im Verkehre zwischen Deutschland und Frankreich, zwischen der Schweiz und ihren Nachbarländern usw. Ob nicht die eine oder die andere Tarifmafsregel etwa den Anstofs zur Vereinbarung der Parität gegeben hat, wird kaum nachzuweisen sein; jedenfalls haben die Tarifsysteme keine Durchbildung in dieser Richtung erfahren. Wo aber tatsächlich Kautelen gegen eventuelle Differenzierungen vertragsmäfsig festgesetzt wurden, dort scheint — wenigstens in einzelnen Fällen — weder diese Eventualität noch die Remedur gegen dieselbe eigentlich recht ernst genommen worden zu sein. Tatsächlich hat sich die merkwürdige Situation ergeben, dafs einzelne Tarifdifferenzierungen gerade in solchen Staaten ins Werk gesetzt wurden, welche die Parität vertragsmäfsig festgelegt hatten.

Es bedarf z. B. keiner weiteren Ausführung, dafs die italienischen Ausnahmetarife mit Provenienzbedingung (siehe Seite 47 ff.) — bei richtiger Interpretation des Art. 24 des geltenden Handelsvertrages zwischen Österreich-Ungarn

und Italien — als eine Verletzung der vereinbarten Tarifparität zu betrachten sind. Auch die ungarischen Lokaltarife (vgl. S. 51 ff.) standen mit der 1899 vereinbarten Parität in offenem Widerspruch.

Vertragswidrige Tarifierungen ergeben sich auch insbesondere aus der im Verkehre zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland geltenden Kumulativklassifikation.

Zur Erläuterung diene folgende Aufstellung:

Kumulativklassifikation.

Es decken sich die Klassen

	5000 kg	10000 kg	10000 kg	5000 kg	5000 kg	10000 kg
in Österr.-Ung.	A	A	B	C	A	A
„ Deutschland	A_2	Sp. I	Sp. II	Sp. III	A_1	B
Kumulativ	A_2	Sp. I	Sp. II	Sp. III	A_1	B

Wenn die Klassifikation eines Gutes in Österreich-Ungarn und in Deutschland so beschaffen ist, dafs eine Kumulierung der Klassen nach obigem Schema nicht möglich erscheint, so wird trotzdem im Tarif eine Kumulativklasse vorgeschrieben, und zwar derart, dafs einer der beiden Staaten hierdurch benachteiligt werden mufs. Auf solche Konstruktionen wird zwar durch ein der betreffenden Klasse im Tarif beigesetztes Zeichen *) aufmerksam gemacht; allein die angefügte Erläuterung dieses Zeichens besagt, dafs die unter Umständen eine niedrigere Fracht bedingende Umexpedition von der Bahn nur dann gewählt wird, wenn sie im Frachtbriefe vom Absender vorgeschrieben ist.

Beispiele:

Faktische Klassifizierung von Roheisen (5000 kg) bei der Ausfuhr von Österreich oder Ungarn nach Deutschland:

Österreich-Ungarn	A
Deutschland	Sp II
Kumulativ	A_2*).

Die Komponenten von A_2 sind:

Deutschland	A_2
Österreich-Ungarn	A.

Daher bezahlt österreichisches oder ungarisches Roheisen in Deutschland statt des billigeren Spezialtarifes II die höhere Klasse A_2.

Faktische Klassifikation von Glaubersalz (10000 kg) beim Export von Österreich oder Ungarn nach Deutschland:

Österreich-Ungarn	B
Deutschland	Sp. III
Kumulativ	Sp. II*).

Komponenten von Sp. II:

in Österreich-Ungarn	B
in Deutschland	Sp. II.

Die österreichischen oder ungarischen Verfrächter sind benachteiligt, weil ihr Gut in Deutschland nach Spezialtarif III fahren sollte, tatsächlich aber nach dem teureren Spezialtarif II behandelt wird. Dies bedeutet an Frachtkosten folgendes:

Glaubersalz ab Liesing (gerechnet über Wien) nach Erfurt Spezialtarif II*); der Frachtsatz des Spezialtarifs II Wien — Erfurt ist 244 Pfg. Auf die deutsche Strecke, d. i. Eger—Erfurt, entfallen für den eingerechneten Satz des Spezialtarifs II 88 Pfg. (abgesehen von den aus Gründen der Tarifbildung vorgenommenen Kürzungen). Zu bezahlen wäre infolge des Vertrages für Eger—Erfurt der Satz des Spezialtarifs III, das sind blofs 60 Pfg. (abgesehen von den aus Gründen der Tarifbildung vorgenommenen Kürzungen).

Faktische Klassifikation von Dungsalzen (10000 kg) beim Export von Deutschland nach Österreich oder Ungarn:

Deutschland	Sp. III
Österreich-Ungarn	Sp. 3
Kumulativ	Sp. III*).

Komponenten von Spezialtarif III:

Deutschland	Sp. III
Österreich-Ungarn	Kl. C.

Da in Österreich die Sätze der Klasse C höher sind als diejenigen des Spezialtarifs 3, ist Deutschland benachteiligt.

Wenn man nun bedenkt, dafs derartige Tarifbestimmungen in auffallender Ignorierung der vertragsmäfsigen Parität getroffen werden konnten [1], während anderseits ohne vertragsmäfsigen Zwang die Parität nahezu ausnahmslos besteht, gelangt man zu dem Schlusse, dafs im Paritätsprinzip bis jetzt eher eine theoretische Dekoration unserer Handelsverträge als ein ernstes Mittel der Wirtschaftspolitik erblickt worden ist. Dafs konkrete Tarifdifferenzierungen jemals den Anlafs zu Paritätsvereinbarungen geboten haben, dürfte — wie bereits bemerkt wurde — kaum nachzuweisen sein; was hierbei von den kontrahierenden Staaten in Rücksicht gezogen wurde, war vielmehr ganz allgemein die Eventualität einer relativ ungünstigeren Behandlung eigener Waren im Auslande. So wurde im voraus — gewissermafsen mit einem Federstriche — auf eines der wirksamsten Mittel nationaler Schutzpolitik Verzicht geleistet, womit zugleich in geradezu

[1] Einige Jahre wurde in Deutschland auch eine vertragswidrige Tarifierung österreichischen, bezw. ungarischen Holzes und Holzstoffs praktiziert. Im Tarife „Deutsch-französischer Verband" (Verkehr über Elsafs-Lothringen) bestand nämlich ein vom 1. Dezember 1898 gültiger Ausnahmetarif für die Beförderung von mitteleuropäischem Holz, Holzstoff und Holzzellstoff usw. Bei mehreren Frachtsätzen von deutschen Stationen nach den deutsch-französischen Grenzstationen (Fentsch Grenze, Avricourt Grenze usw.) fand sich folgende Bemerkung: „Die nachstehenden Frachtsätze sind nur für solche Sendungen anwendbar, welche deutschen Fabriken entstammen." Hierdurch wurde auf derselben Strecke und derselben Richtung die ausländische, und so auch insbesondere die österreichische, bezw. ungarische Provenienz ausgeschlossen.

programmatischer Form der Gesichtspunkt zur Geltung gebracht wurde, dafs es der Tarifpolitik nicht gestattet sei, die dem Auslande konzedierten Zollermäfsigungen in ihrem Effekte abzuschwächen oder zu paralysieren[1]. Da nun aber derzeit in den geschilderten Formen des Paritätsgedankens unsere eisenbahntarifarische Vertragspolitik sich erschöpft, so folgt hieraus, dafs eine solche Politik heute überhaupt nur in rudimentärer Form existiert.

Rückblick.

Überblicken wir das Gesamtbild, welches unser Eisenbahntarifwesen in handelspolitischer Beziehung darbietet, so ergibt sich, dafs dasselbe einen ausgesprochenen freihändlerischen Charakter an sich trägt. Die Exportpolitik ist zum Teil kräftig entwickelt. Hingegen tritt nur sporadisch der tarifarische Schutz heimischer Produktion in die Erscheinung; wo auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens Ansätze einer der Schutzzollpolitik analogen Entwicklung sich vorfinden, ergeben sich Widersprüche mit dem vertragsmäfsig acceptierten Paritätsprinzip, welches in seiner generalisierenden Form den Gedanken der kosmopolitischen Egalisierung zum Ausdrucke bringt. Es hemmt insbesondere den Widerstand der Importländer gegen die Exportpolitik fremder Staaten. Während in dieser Art die tarifarische Begünstigung des Inlands hintangehalten wird, treffen wir anderseits auf ein System von Tarifermäfsigungen, welche nicht dem Inlande, wohl aber dem Auslande zugute kommen, wodurch der Import und der Durchzug fremder Waren nach gemeinsamen Absatzgebieten geradezu begünstigt wird. Es darf also — nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge — im Inlande das heimische Produkt nicht billiger fahren, als das ausländische, wohl aber besteht dagegen kein Hindernis, dafs unter Umständen die fremde Ware billiger fahre als die einheimische.

[1] Vgl. Grunzel, Handbuch der internationalen Handelspolitik, 1898, S. 159.

Der geschilderte Zustand unserer Tarifpolitik befindet sich gewifs in voller Übereinstimmung mit dem technischen und privatwirtschaftlichen Charakter des Eisenbahnwesens. Die heutige Eisenbahntarifpolitik steht im Zeichen des freien Verkehrs, welcher die Entfernungen überwindet, die Landesgrenzen überspringt und die nationalen Gegensätze zur Ausgleichung bringt. Ob aber ein derartiger Gesamtcharakter unseres Tarifwesens als ein den modernen Grundsätzen der Volkswirtschaftspflege vollkommen adäquater angesehen werden kann, darf mindestens bezweifelt werden. In der Tat sprechen alle Anzeichen dafür, dafs gerade auf dem Gebiete der Eisenbahntarifpolitik fundamentale Umwälzungen sich vorbereiten. Der Zeitgeist weist die staatliche Tarifpolitik nach neuen Zielen und nach neuen Bahnen. D i e s e zu schildern, soll im folgenden versucht werden.

Zweiter Abschnitt.

Die handelspolitische Ausgestaltung des Tarifwesens.

Erstes Kapitel.

Die Ausgestaltung der autonomen Tarifpolitik.

Vorbemerkung.

Nachdem wir im vorigen Abschnitte die handelspolitische Seite des heutigen Tarifwesens zur Darstellung gebracht haben, treten wir nunmehr an die Aufgabe heran, uns über die handelspolitische Zukunft des Eisenbahntarifwesens zu orientieren.

Keineswegs sollen hier Utopien dem Leser vor Augen geführt werden; wir wollen es lediglich unternehmen, auf Grund der früheren Erörterungen den Zustand unseres Tarifwesens mit dem Fortschritte der allgemeinen Handelspolitik zu vergleichen, woraus für die fernere Ausgestaltung des Tarifwesens eine Reihe von Schlufsfolgerungen mit einem gewissen Grade von Wahrscheinlichkeit sich ergeben werden. Der Geist unserer Zeit läfst die Herstellung eines handelspolitischen Systems der Eisenbahntarife als ein Ideal erscheinen, dessen Erreichung von unserer künftigen Wirtschaftspolitik mit Eifer wird erstrebt werden. Ob dieses Problem jemals in einer allen theoretischen Anforderungen entsprechenden Weise wird gelöst werden, kann natürlich nicht vorausgesehen werden; wohl aber ist es möglich, nach induktiver Feststellung der gegenwärtigen Sachlage und mit Berücksichtigung der vorliegenden Entwickelungstendenzen jene Grundsätze in deduktiver Weise zu konstruieren, von

welchen vermutet werden kann, dafs nach ihnen auf dem von uns behandelten Gebiete wird vorgegangen werden.

A. Selbständige Entwicklung der autonomen Tarifpolitik.

Zu diesem Zwecke wollen wir zunächst im vorliegenden Kapitel die künftige Entwicklung der autonomen Tarifpolitik ins Auge fassen. Und zwar soll vorerst die abstrakte, d. h. die durch Verträge vollkommen unbeeinflufste Tarifpolitik zur Besprechung gelangen.

1. Import u. unbeabsichtigter Durchzug.

Hinsichtlich der selbständigen Entwicklung der autonomen Tarifpolitik begegnet uns nun zuvörderst der handelspolitische Grundsatz, dafs die inländische Produktion gegenüber der ausländischen Konkurrenz zu schützen und hiermit zugleich der Durchzug fremder Waren nach gemeinsamen Absatzgebieten zu hindern ist.

Das eben gekennzeichnete Postulat ergibt sich aus der Kritik des heutigen autonomen Tarifwesens, wie sie im ersten Kapitel des vorigen Abschnittes versucht worden ist. Indes handelt es sich diesbezüglich keineswegs um einen völlig neuen Gedanken; vielmehr macht sich die angeführte Tendenz in der öffentlichen Diskussion und in der Literatur schon seit längerer Zeit mit wachsender Intensität bemerkbar.

Das Streben nach praktischer Realisierung des angeführten Prinzips trat zunächst in der Form grundsätzlicher Bekämpfung der sog. Differentialtarife zu Tage. In dem hier mafsgebenden Sinne liegt eine differentielle Behandlung dann vor, wenn auf derselben Bahnstrecke für eine gleiche Mengeneinheit ein und desselben Gutes und bei gleicher Beförderungsart verschiedene Frachtsätze erhoben werden[1]. Es handelt sich also hier um einen Tarif,

[1] Häufig wird das Begriffsmerkmal derselben Bahnstrecke durch dasjenige der gleichen Entfernung ersetzt. So Rank, Das Eisenbahntarifwesen, 1895, S. 421. Ähnlich

welcher vielfach den Zweck verfolgt, die Entfernungen künstlich zu überwinden; und diese seine Funktion veranlafste schon im Jahre 1871 mehrere land- und forstwirtschaftliche Vereine, beim deutschen Reichstag um Aufhebung „der die inländische Produktion schwer schädigenden und die Konkurrenz des Auslandes künstlich herbeiführenden“ Differentialtarife zu petitionieren. Es wurde eine aus Vertretern der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie, sowie der Eisenbahnen bestehende Kommission eingesetzt, welche die bezeichnete Forderung zu prüfen

---

Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen, 1886, S. 69 (Beförderung der gleichen Menge desselben Gutes auf gleiche Entfernung bei ungleichmäfsiger Festsetzung der Transportpreise). Ulrich unterscheidet absolut und relativ differentielle Tarifbildung, je nachdem die letztere in demselben Tarif oder in verschiedenen Tarifen sich findet. Hier ergibt sich eine Abweichung von der Auffassung Ranks, da Ulrich auch die Staffeltarife als Differentialtarife betrachtet, während nach Rank hinsichtlich der Tarifbildung auf derselben Bahnlinie ein Differentialtarif nur insoweit vorliegt, als „die verschieden hohen Einheitssätze nicht durch das regelrechte Barême, sondern durch einen anderen, die regelmäfsige Tarifbildung störenden Umstand (Wettbewerb usw.) hervorgerufen wurden.“ Zuweilen wird — unter Ausschlufs des sog. Distanztarifs, d. h. der von Konkurrenzrouten im ganzen übernommenen Sätze — der Begriff des Differentialtarifs mit dem Einheitssatze in Verbindung gebracht. So verwendet man insbesondere in England das Wort Differentialtarif überhaupt „für die Verschiedenheit der Meilensätze auf verschiedenen Strecken und Längen bei dem gleichen Gute.“ (Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, II, 1875, S. 400, Anm. 2). — In der Regel aber wird der Begriff des Differentialtarifs ausschliefslich im Hinblick auf die Tarifverhältnisse der gleichen Bahnlinie konstruiert. So erklärt Lehr (Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, 1879, S. 282), in Deutschland werde in der Regel als Differentialtarif derjenige verstanden, welcher „bei ein und demselben Artikel auf ein und derselben Linie für längere Strecken einen geringeren Transportsatz pro Zentner und Meile berechnet, als für kürzere.“ In diesem Sinne auch Schreiber, Das Tarifwesen der Eisenbahnen, 1884, S. 191.

hatte und sich dieser Aufgabe in der Zeit vom 18. bis 21. März 1872 unterzog[1].

Die Vertreter der Landwirtschaft verfochten hierbei den in handelspolitischer Beziehung gewifs unanfechtbaren Standpunkt, dafs es unzulässig sei, den Import fremder Waren zum Schaden der inländischen Produktion zu begünstigen. Sie zogen hieraus den Schlufs, dafs die Differentialtarife an sich verwerflich seien. Die Vertreter der Eisenbahnen, des Handels, der Industrie wufsten im grofsen und ganzen nichts besseres zu erwidern, als dafs die Importtarife von den Eisenbahnen nicht aus purer Liebhaberei für fremde Exporte gemacht werden, und dafs die betreffenden Tarifermäfsigungen durch die Konkurrenz anderer Routen, insbesondere aber durch diejenigen des Wasserweges bedingt seien. Hierbei wurde von dem uns heute naiv erscheinenden Gesichtspunkte ausgegangen, dafs jede wirtschaftliche Mafsnahme gerechtfertigt erscheine, falls sie nur privatwirtschaftliche Vorteile darbiete. Wenn gleichwohl die Enquête gegen die Beseitigung der Differentialtarife sich aussprach, so erklärt sich dies zunächst aus der Zusammensetzung derselben, da die Vertreter der Landwirtschaft in der Minorität blieben[2]. Indes kann bei objektiver Beurteilung der Sachlage dieses

[1] Vgl. die Protokolle und stenographischen Berichte über die Verhandlungen, betreffend die Enquête über die Differentialtarife der Eisenbahnen, Berlin 1872.

[2] Im Jahre 1875 fand in Berlin eine Eisenbahn-Tarifreform-Enquête statt, welche u. a. auch mit den Differentialtarifen sich beschäftigte. Die Enquêtekommission vernahm zunächst eine Reihe von Sachverständigen und erstattete sodann selbst einen Bericht. Eine Einigung ergab sich hierbei nicht; die zu Tage tretenden Gesichtspunkte waren im wesentlichen dieselben wie im Jahre 1872. (Vgl. die Stenographischen Berichte über die Vernehmungen von Sachverständigen durch die Kommission für die Eisenbahn-Tarifreform-Enquête, dann den Bericht der Eisenbahn-Tarifreform-Enquêtekommission, S. 59 ff., beides im Manuskript gedruckt.)

Ergebnis der Enquête nicht befremdlich erscheinen, wenn man bedenkt, dafs in der prinzipiellen Verwerfung des Differentialtarifs als solchen lediglich der primitivste Ausdruck des erwachenden Bedürfnisses nach einer handelspolitischen Tarifgestaltung erblickt werden mufs. Denn es ist klar, dafs der Differentialtarif handelspolitisch nur dort schädlich wirkt, wo inländische Produktionsinteressen gefährdet werden, dafs er jedoch, insofern dies nicht der Fall ist, nicht nur tolerabel, sondern unter Umständen — im Hinblick auf die Notwendigkeit der Deckung des heimischen Güterbedarfes — sogar direkt nützlich wirken kann. Ebenso darf nicht vergessen werden, dafs der Differentialtarif, wie er einerseits den Import begünstigt, ebenso auch anderseits den Export zu beleben vermag. Allerdings beinhaltet der Umstand, dafs ein konkreter Differentialtarif nicht nur im Verkehre vom Ausland ins Inland, sondern auch in umgekehrter Richtung gilt, keinerlei Rechtfertigung desselben, da ja nur höchst selten zwischen denselben Ländern in demselben Artikel Import- und gleichzeitig Exportbeziehungen bestehen. Hinsichtlich verschiedener Artikel aber, von denen wir die einen einführen, die andern exportieren, vermag wohl das Prinzip des Differentialtarifs einerseits verwerflich, anderseits zuträglich erscheinen — ganz abgesehen davon, dafs die prinzipielle Verwerfung des Differentialtarifs auch die Begünstigung der inländischen Transporte, von welcher später die Rede sein wird, unmöglich machen würde[1]. Die prinzipielle Ab-

[1] Die Bedeutung der Differentialtarife für den inneren Verkehr ist nicht Gegenstand unserer Erörterungen. Hierüber, sowie über die privatwirtschaftliche Rechtfertigung der Differentialtarife vergl. insbesondere Michaelis, Volkswirtschaftliche Schriften, I. Bd, Eisenbahnfragen, 1873, passim; Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, II, 1879, Die Eisenbahnen, S. 425 ff.; Cohn, Englische Eisenbahnpolitik, II. Bd.,

lehnung des Differentialtarifs erscheint daher als Ausfluſs einer höchst einseitigen Auffassung handelspolitischer Verhältnisse [1]. Sicherlich muſs die planlose Einräumung von Differentialtarifen einer geläuterten Erkenntnis volksvolkswirtschaftlicher Zusammenhänge unannehmbar erscheinen; allein die völlige Preisgebung dieses Tarifsystems kann als handelspolitisches Arkanum nur demjenigen erscheinen, welchem die Versorgung lokaler Absatzgebiete als Ideal aller staatlichen Wirtschaftspolitik vor Augen schwebt. Es ist daher vollkommen begreiflich, daſs der deutsche Bundesrat beschloſs, „in dem Ergebnisse der Enquête über die Differentialtarife der Eisenbahnen liege kein genügender Anlaſs vor, auf die Differentialtarife bezügliche Maſsregeln zu treffen [2]."

Als ein Beweis fortschreitender Erkenntnis ist demnach die seitens des österreichischen Abgeordnetenhauses am 1. Juni 1877 in 3. Lesung beschlossene Annahme des Gesetzentwurfes, „betreffend Bestimmungen über den Frachtgüterverkehr auf den Eisenbahnen", gewiſs nicht anzusehen.

Die ersten beiden Absätze des Artikels 1 dieses Gesetzentwurfes [3] lauteten:

S. 400 ff.; Lehr, a. a. O. S. 309 ff.; Rank, Das Eisenbahntarifwesen, S. 417 ff. u. a.

[1] Aus denselben Gesichtspunkten ist die hier und da auftauchende Opposition gegen das Prinzip des Staffeltarifs, der ja auch zuweilen als „Differentialtarif" aufgefaſst wird (s. Seite 101, Anmerk.) zu beurteilen. Wie im ersten Kapitel des ersten Abschnitts ausgeführt wurde, begünstigt der Staffeltarif allerdings unter Umständen den Import, er dient aber anderseits auch dem Export. Der Staffeltarif ist daher prinzipiell nicht zu verwerfen. Vgl. v. d. Borght, Das Verkehrswesen, 1894, S. 334 ff.; auch Ulrich, Staffeltarife und Wasserstraſsen 1894, S. 49 ff.

[2] Schreiber, a. a. O. S. 185.

[3] Die betreffenden Bestimmungen bildeten ursprünglich einen Bestandteil des Gesetzentwurfes, „betreffend die Maximaltarife für Personenbeförderung und einige allgemeine Transportbestim-

„Auf einer und derselben Bahn, in derselben Verkehrsrichtung und unter den gleichen Bedingungen dürfen die Gesamttransportkosten für eine näher gelegene Station nicht höher sein als für eine entferntere.

Im Einfuhr- und Ausfuhrverkehre dürfen die Gesamttransportkosten zwischen der Grenzstation und einer inländischen Station derselben Bahn unter gleichen Bedingungen nicht höher sein, als die Gesamttransportkosten zwischen dieser letzteren und einer jenseits derselben Grenzstation gelegenen Station des Auslandes."

Hier tritt uns somit wiederum die prinzipielle Bekämpfung des Differentialtarifs entgegen; und zwar dokumentiert sich an dieser Stelle der Mangel handelspolitischer Einsicht besonders deutlich in dem Umstande, dafs durch die Fassung der Alinea 2 ausdrücklich auch im Verkehre des Inlandes nach dem Auslande solche Tarife ausgeschlossen werden sollten, welche für längere Strecken niedrigere Frachtsätze ergeben als für kürzere Routen. In dem Gesetzentwurfe wurde eben nur scheinbar auf handelspolitische Momente reflektiert; tatsächlich trachteten die Regierung, der Berichterstatter und die in die Debatte eingreifenden Redner in ganz doktrineller Weise — ohne Rücksicht auf die handelspolitisch einander so widersprechenden Wirkungen einer derartigen Mafsregel — nach genereller Beseitigung der Anomalie, welche darin erblickt wurde, dafs für kürzere Strecken zuweilen höhere Frachtgebühren zu entrichten sind als für den Transport desselben Gutes über eine längere Distanz[1].

---

mungen auf den Eisenbahnen." Die beiden Materien wurden im Laufe der Verhandlungen getrennt; Gesetz wurde nur der die Maximaltarife für Personenbeförderung betreffende Teil, während der die differentiellen Frachtgebühren behandelnde Abschnitt vom Herrenhause nicht akzeptiert wurde.

[1] In dritter Lesung wurde allerdings zu Art. 1 ein Zusatz

Ganz auf demselben Standpunkte steht rücksichtlich der besprochenen Frage das englische Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz vom 10. August 1888. Die §§ 27—31 dieses Gesetzes handeln von der ungehörigen Bevorzugung. In Ergänzung des Eisenbahn- und Kanalgesetzes vom 10. Juli 1854 wird bestimmt, dafs, wenn eine Eisenbahngesellschaft von einzelnen Verkehrsinteressenten oder von einer Klasse von solchen oder von Verkehrsinteressenten eines Bezirkes für dieselbe Ware an Fracht weniger erhebt als von anderen, oder wenn dieselbe einen Unterschied macht in der Behandlung von Verkehrsinteressenten, stets die betreffende Eisenbahngesellschaft den Beweis zu führen hat, dafs dieser Unterschied in der Fracht nicht auf eine ungerechtfertigte Bevorzugung hinausläuft, widrigenfalls unter Umständen eine Verurteilung durch die Eisenbahn- und Kanalkommission erfolgen kann. Beigefügt wird, dafs keine Eisenbahngesellschaft Bahngeld, Frachtsätze oder Gebühren bei denselben oder bei gleichen Leistungen für inländische und ausländische Waren verschieden hoch bemessen darf[2].

Gleichfalls im Anschlusse an das Dogma von der prinzipiellen Verwerflichkeit der Differentialtarife, aber

---

des Inhaltes beschlossen, dafs insbesondere bei Sendungen von und nach Seehafenstationen Ausnahmen vom Handelsminister zugestanden werden können, dies aber nur bei Routenkonkurrenz (679 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses VIII. Session). — Noch weniger waren handelspolitische Momente mafsgebend bei Erlassung des Verbotes der Differentialtarife in einzelnen Staaten der nordamerikanischen Union (vgl. v. d. Leyen, Die nordamerikanischen Eisenbahnen, 1885, S. 120 ff.) und — hinsichtlich des Verkehrs der Unionsstaaten untereinander — bei Aufnahme der als short haul clause bekannten Bestimmung in die Interstate Commere Act vom 4. Februar 1887 (§ 4).

[2] Vgl. Ulrich, Das englische Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz vom 10. August 1888, Archiv für Eisenbahnen, Berlin, Jahrg. 1889, S. 1 ff.

doch bereits auf der Grundlage einer fortgeschrittenen Auffassung handelspolitischer Exigenzen dokumentierte sich das Streben nach tarifarischem Schutze der nationalen Produktion in einem Gesetzentwurfe, den Camille Pelletan im Jahre 1890 der französischen Kammer vorlegte[1]. Nach den Artikeln 10 und 11 dieses Gesetzentwurfes sollten — abgesehen von den Exporttarifen — die binnenländischen Differentialtarife verboten werden. Im Artikel 12 wurde hierauf der Grundsatz aufgestellt, dafs die dem ausländischen Gut eingeräumten Tarifbegünstigungen eo ipso dem Inlande zugute kommen sollten. Der Artikel lautet:

„Si une taxe réduite est applicable sur le réseau d'une entreprise de chemin de fer aux marchandises provenant des pays étrangers, entre la frontière ou un port maritime, d'une part, et un point quelconque de territoire français, d'autre part, le bénéfice de cette taxe réduite peut être réclamé, dans les conditions fixées par le tarif, pour les marchandises expédiées des autres stations du même réseau au même point d'arrivée, toutes les fois que la distance à parcourir est égale ou moindre“[2].

Hiermit fand eine Bewegung ihren vorläufigen Abschlufs, welche auch in Frankreich gegen die das Ausland schädigenden Einfuhrtarife — die sogen. tarifs de pénétration — sich allmählich entwickelt und schon vorher zu Enquêten und öffentlichen Diskussionen den Anlafs geboten hatte[3].

[1] Documents parlamentaires, chambre, 1890, Annexe No. 340. Sess. ord., séance du 6 fevrier 1890. Proposition de loi sur les tarifs de chemins de fer, presentée par M. Camille Pelletan, deputé. (Renvoyé à la commission des chemins de fer).

[2] Bemerkenswert ist hier, dafs die Formulierung sich nicht blofs auf dieselbe Strecke, sondern überhaupt auf die Distanz zwischen einem bestimmten Punkte der Landesgrenze, bezw. einem bestimmten Hafen und einem bestimmten Punkte im Innern des Landes bezieht.

[3] Vgl. v. Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs, 1896, II. Bd., S. 83 ff.

Inzwischen aber war der Gedanke, dafs die inländische Produktion nicht nur zollpolitisch, sondern auch eisenbahntarifarisch zu schützen sei, bereits anderwärts in geläuterter Form, nämlich ganz unabhängig von dem verwirrenden Raisonnement gegen das Prinzip des Differentialtarifs, schlicht und klar zu Tage getreten. Man hatte nämlich speziell die Import- (bezw. Durchzugs-)Tarife ins Auge gefafst und war zu der Forderung übergegangen, dafs auf inländischen Strecken die ausländische Ware nicht billiger fahren dürfe, als das ausländische Gut.

In diesem Sinne hatte bereits im Jahre 1865 das österreichische Abgeordnetenhaus (vergl. Stenographisches Protokoll, 3. Session, Band I, S. 525) folgende Resolution beschlossen:

„Das Haus spricht seine Überzeugung aus, dafs keine Konzession eine Eisenbahnunternehmung zu Differentialtarifen ermächtigen könne, welche direkt oder in ihrer notwendigen Konsequenz zu Gunsten des Verkehrs und der Produktion des Auslandes die wirtschaftlichen Interessen Österreichs hintansetzen und schädigen“ [2].

Was hier intentioniert wurde, war nicht die Unterdrückung des Prinzips der künstlichen Überwindung von Entfernungen, sondern die Beseitigung der Nachteile, welche den inländischen Provenienzen durch den Umstand zugefügt werden, dafs speziell zu Gunsten der ausländischen Ware ermäfsigte Tarife erstellt, bezw. ermäfsigte Anteile in die direkten Tarife eingerechnet werden. Nicht dafs überhaupt auf derselben Strecke mit verschiedenen Frachtsätzen, bezw. auf der längeren Strecke billiger gefahren werde als auf der kürzeren, sondern dafs dies zum Vorteil

[2] Im Vergleich zu dieser Resolution bedeutet der oben (S. 104 ff.) erwähnte Gesetzentwurf, welchen das österreichische Abgeordnetenhaus am 1. Juni 1877 in 3. Lesung annahm, vom Standpunkte der Handelspolitik einen auffallenden Rückschritt.

des ausländischen Gutes geschehe, bildete hier den Gegenstand öffentlicher Rekriminationen.

Mit besonderer Schärfe tritt in der Folge das eben erwähnte Prinzip zu Tage im deutschen Bundesratsbeschlusse vom 6. April 1877. Derselbe lautete dahin, dafs alle Tarife, welche für ausländische Produkte oder Fabrikate einen an sich oder verhältnismäfsig günstigeren Frachtsatz gewähren als für gleichartige inländische Erzeugnisse, der vorgängigen Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorbehalten werden[1]. „Der Genehmigung der preufsischen Aufsichtsbehörde“, heifst es dort weiter, „unterliegen infolgedessen alle diejenigen Tarife, nach welchen im direkten Verkehr mit dem Auslande (oder im Durchgangsverkehr) günstigere Frachtsätze oder Frachtbedingungen bewilligt werden sollten, als für die gleichartigen Artikel auf den betreffenden Bahnstrecken im Verkehr von oder nach der Grenzstation festgesetzt worden sind, in welchem Falle den Eisenbahnverwaltungen nur bis

[1] Dieser Beschlufs führt sich augenscheinlich auf die Anträge des deutschen Landwirtschaftsrates zurück. Derselbe hatte sich im Jahre 1874 für die generelle Beseitigung der Differentialtarife ausgesprochen. Unter dem 31. Dezember 1875 trat sodann der Rat an den Reichskanzler mit Anträgen heran, in welchen es hiefs: „Es scheint dem deutschen Landwirtschaftsrate geboten, mindestens eine Bestimmung in das Reichseisenbahngesetz aufzunehmen, nach welcher nur die Bildung von Skala- oder Staffeltarifen zulässig, die Genehmigung jeder anderen Art von Differentialtarifen und Begünstigungen einzelner Personen und Orte unzulässig ist. Insbesondere ist dabei für die direkten Verkehrstarife ein Verbot auszusprechen, dafs ausländische Produkte auf inländischen Bahnen nicht zu einer billigeren Frachteinheit gefahren werden dürfen, als die gleichartigen inländischen.“ Eine weitere Klärung der Auffassung trat in der Eingabe des deutschen Landwirtschaftsrates vom 28. November 1876 zu Tage; in derselben wurde verlangt, es möge in das einheitliche deutsche Tarifsystem der Passus aufgenommen werden: „Die Einführung von Ausnahme- und Differentialtarifen ist unter allen Umständen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu unterstellen.“ (Vgl. Sax, a. a. O., II, S. 430, Anm.).

zu dieser Grenze eine Ermäſsigung der Frachtanteile in dem Verkehr mit dem Auslande überlassen bleibt"[1].

Die Opposition gegen die eisenbahntarifarische Begünstigung des Auslandes wurde hierauf von Bismarck in dem bereits oben (Einl. S. 6) zitierten Schreiben aus dem Jahre 1878 fortgeführt. Ausführlich äuſserte sich weiter zu dem in Rede stehenden Thema der Motivenbericht zu dem am 30. Oktober 1879 dem preuſsischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurf über den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat. Dort heiſst es:

„So richtig es ist, daſs die Überproduktion nur durch die Einschränkung derselben zu beseitigen ist, so erscheint es doch als die dringendste und unerläſslichste Aufgabe des Staates, dafür zu sorgen, daſs die Einschränkung nicht ausschlieſslich oder überwiegend die inländische Produktion trifft. Muſs daher der Staat der letzteren in diesem Kampfe zur Seite treten und ihr den Schutz gewähren, den sie dem mächtigeren und kapitalreicheren Auslande gegenüber nötig hat, so ist es um so mehr und um so zweifelloser seine Pflicht, in der weiteren Entwicklung und Gestaltung des Verkehrslebens alles fern zu halten, wodurch die Mitbewerbung des Inlandes gegenüber dem Auslande zurückgedrängt und gehindert wird. Ein solches Hindernis von der verderblichsten Wirkung liegt in einer die ausländischen Erzeugnisse vor dem Inlande begünstigenden Tarifstellung der Eisenbahnen. Die Begünstigung

[1] Diese Beschlüsse des Bundesrates wurden vom preuſsischen Handelsministerium mit Reskript vom 21. Februar 1879 zur Durchführung gebracht. Der Verein der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reiche bemühte sich hierauf in einer besonderen Denkschrift (Beiträge zur Beurteilung der Frage der Differentialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den deutschen Eisenbahnen, 1879), den Nachweis zu erbringen, daſs die bestehenden Importtarife in volkswirtschaftlicher Beziehung unschädlich oder sogar nützlich seien.

der ausländischen Produktion durch die sog. Differentialauslandtarife steht in keinem inneren Zusammenhange mit der Provenienz der Produkte aus dem Auslande, ist vielmehr lediglich die natürliche Folge der raumausgleichenden Funktion der Eisenbahnen, des Umstandes, dafs der Transportweg nach dem Ausland der Regel nach länger ist, als der Weg von und nach dem inländischen Konkurrenzgebiete, dafs mit der Länge des Weges die Zahl der Konkurrenzverbindungen zunimmt und gerade in diesem Verkehr die Konjunkturen dem schnellsten und häufigsten Wechsel unterworfen sind. Werden sonach die Eisenbahnen durch ihr eigenes Interesse auf die Herabsetzung der Tarife für die Einfuhr und Durchfuhr ausländischer Produkte hingewiesen, so ist es die Aufgabe des Staates, dieser Tendenz beschränkend entgegenzutreten, soweit dadurch die wirtschaftlichen Interessen des Inlandes gefährdet werden, zu verhindern, dafs nicht das Inland einer zerstörenden Überschwemmung mit den Erzeugnissen der ausländischen Überproduktion ausgesetzt werde. Repressive Mafsregeln gegen eine solche Tarifstellung sind daher lediglich die Konsequenzen eines gesunden und berechtigten staatlichen Egoismus. Hier kann sich die Gewährung dieses Schutzes nicht blofs auf das arbiträre Ermessen, ob die Tarifstellung im einzelnen Falle der inländischen Produktion schädlich sei, beschränken, vielmehr hat dieselbe die positive Aufgabe, zu verhindern, dafs nicht die Wirkung der Schutzzölle durch Frachtermäfsigungen für die zollpflichtigen ausländischen Waren aufgehoben oder beeinträchtigt werde. Dem Staate erwächst sonach die besondere Pflicht, die Zollpolitik gegen eine lediglich auf das eigene Erwerbsinteresse abzielende Tarifstellung der Eisenbahnen zu schützen."

Zu Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts hatte sich auch das englische Parlament mit dem in Rede stehenden Thema zu beschäftigen. Wie aus

den Berichten des Parlamentsausschusses von 1881 und 1882 hervorgeht, waren in England seitens der Landwirte hinsichtlich der Importerleichterung genau dieselben Klagen erhoben worden, wie auf dem Kontinent[1]. Es heifst dort:

„Die Landwirte beklagen sich darüber, dafs die von dem Auslande importierten Landbauerzeugnisse eine Prämie gegenüber den inländischen Erzeugnissen erhalten durch den wohlfeileren Frachtsatz. Fremdes Korn und Fleisch wird von Liverpool nach London für niedrigere Frachtsätze befördert, als das englische Korn und Fleisch. Amerikanisches Rindvieh wird von Glasgow nach London für weniger Fracht transportiert als schottisches Rindvieh; das in Newcastle vom Auslande hereingebrachte Vieh wird landeinwärts wohlfeiler befördert als das in Northumberland und Darham gezüchtete Vieh. Fremdes Obst, Gemüse, Hopfen wird von Boulogne nach London für weniger Fracht befördert als dieselben Produkte von Ashford oder Sittingbourne. Desgleichen klagen aus den Kreisen der Industriellen die Drahtfabrikanten, dafs belgischer Draht und ähnliche Waren von Belgien nach Birmingham zu niedrigerem Frachtsatze gebracht werden, als dieselben Waren von Birmingham nach London."

Der Ausschufs anerkannte auch, dafs viele dieser Differentialsätze gegründeten Anlafs zur Klage geben; gleichwohl lehnte er es ab, sich mit der Sache zu beschäftigen, und zwar — ganz im freihändlerischen Sinne — mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Londoner Marktes und die zu befürchtende Preiserhöhung. Zugleich berief sich der Ausschufs auf die Konkurrenz des Seeweges. Mit dieser Argumentation wurde die Angelegenheit zur

[1] Wir folgen hier Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, Neue Folge, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre (1873—1883), 1883, S. 59 ff.

fallweisen Entscheidung dem Gerichtshof für Eisenbahnsachen überlassen.

Bald nachher kam auch in Österreich die Frage wieder ins Rollen, und zwar wurde dieselbe bei der vom Handelsministerium in den Jahren 1882 und 1883 veranstalteten Eisenbahntarif-Enquête[1] eingehend erörtert. Es sei insbesondere verwiesen auf das „Resumé, betreffend die Importtarife im Vergleiche mit den Inlandstarifen“[2], und auf das „Resumé, betreffend die Exporttarife im Vergleiche mit den Verbandstarifen“[3], weiters auf folgende Beschlüsse:

„1. Die inländische Produktion und der inländische Verkehr sollen nicht zu Gunsten des Auslandes benachteiligt werden[4];

2. es sei an das hohe k. k. Handelsministerium die dringendste Bitte zu richten, mit tunlichster Beschleunigung in nachhaltigster Weise dahin zu wirken, dafs die der ausländischen Produktion bei dem Exporte gewährten Einheitssätze und sonstigen Begünstigungen — von einer näher zu bestimmenden Kilometerzahl aufwärts — unbedingt und ohne Einschränkung auch auf das inländische Gut sowohl im Lokal- als im internen Verbandsverkehre in der Art Anwendung finden, dafs in keinem Falle für die kürzere Strecke eine höhere Fracht als für die längere bezahlt werde[5];

3. zum Zwecke der Beseitigung der durch die bestehenden Importtarife den inländischen wirtschaftlichen Interessen erwachsenden Nachteile sei in den hierbei in Frage kommenden Relationen die Gleichstellung des

---

[1] Eisenbahntarif-Enquête, veranstaltet vom k. k. Handelsministerium, Wien, 1882 und 1883.

[2] A. a. O., 1883, I. Teil, S. 636 ff.

[3] A. a. O., 1883, I. Teil, S. 664 ff.

[4] A. a. O., 1883, I. Teil, S. 38.

[5] A. a. O., 1883, I. Teil, S. 41.

inländischen Gutes mit dem ausländischen Gute zu bewirken oder in sonst geeigneter Weise die Schädigung zu beseitigen[1]."

In der angegebenen Weise hat sich der handelspolitische Grundsatz entwickelt, dafs die ausländische Ware gegenüber dem heimischen Gut hinsichtlich der Beförderung ab Grenze gegen das Inland wie auch hinsichtlich des Durchzugs nicht begünstigt werden dürfe, dafs vielmehr in dieser Beziehung eine Gleichstellung Platz zu greifen habe[2].

Allerdings handelt es sich hier um ein theoretisches Postulat, welches keineswegs allenthalben zur praktischen Realisierung gelangt ist. Wir wissen vielmehr aus dem ersten Abschnitte der vorliegenden Untersuchungen, dafs die seit Dezennien beklagte Bevorteilung der ausländischen Importware noch keineswegs als vollkommen beseitigt angesehen werden kann.

Häufig wird gegen die Importerleichterung insbesondere aus dem Gesichtspunkte Klage geführt, dafs in umgekehrter Richtung ähnliche Begünstigungen für die Beförderung desselben Produkts nach dem Auslande nicht zu Gebote stehen. So verfocht Bismarck in dem bereits mehrmals zitierten Schreiben vom Jahre 1878 den Gedanken, dafs die der fremden Ware zur Verfügung stehenden Importtarife nicht höher sein sollen, als die der einheimischen Provenienz zu statten kommenden Exportfrachtsätze. „Solange," sagt Bismarck, „die Tendenz unserer Eisenbahnen gewesen ist, uns alles was Einfuhr ist, wohlfeiler hereinzufahren, als sie das, was Ausfuhr ist, herausfahren, solange ist sie ein Gegenzoll gegen unseren Zolltarif. Solange wir diesen Krebsschaden unserer Produktion haben, dafs jede Ausfuhr von uns nach höheren Tarifen gefahren wird als die Ein-

[1] A. a. O., 1883, I. Teil, S. 42.

[2] Gegen die Importbegünstigung insbesondere auch Liharzik, Die leitenden Gesichtspunkte für die kommerzielle Tätigkeit der Eisenbahnen, Österr. Eisenbahnzeitung, Nr. 34 und 35 ex 1903, hauptsächlich S. 401.

fuhr, dafs jedes deutsche einheimische nationale Gut teuerer gefahren wird als das ausländische, solange wir davon nicht erlöst werden, kann in Massengütern kein Grenztarif helfen, werden wir ohnmächtig bleiben gegen eine Macht, welche in die Hand einzelner Gesellschaften oder in die Hand einzelner Zweige der Staatsverwaltung gelegt ist oder gelegt war."

Die vorstehende Argumentation kann jedoch bei objektiver Betrachtung derselben nur in sehr beschränktem Mafse als sachlich zutreffend bezeichnet werden. In jener allgemeinen Form, wie sie von Bismarck vorgetragen wurde, erscheint sie keinesfalls annehmbar; können doch sicherlich in der angegebenen Beziehung nur solche Güter in Betracht kommen, welche in namhaften Mengen importiert werden, obwohl sie gleichzeitig von der heimischen Produktion als Exportgüter angesehen werden, ein Fall, der bekanntlich kein häufiger ist. Zweitens aber bedeutet es eine ungerechte Beschuldigung, wenn für den gekennzeichneten Zustand schlechthin die inländische Tarifpolitik verantwortlich gemacht wird. Denn es handelt sich hier in der Regel um eine Erscheinung, welche auf die Tarifmafsnahmen auswärtiger Staaten und auf geographisch gegebene Verhältnisse sich zurückführt, gegen welche also die inländische Tarifpolitik mehr oder weniger machtlos ist. Direkte Importsätze sind nämlich allerdings nicht selten niedriger, als die zwischen den gleichen Stationen in umgekehrter Richtung bestehenden Exportsätze. Diese nur scheinbare Begünstigung beruht jedoch in der Mehrzahl der Fälle auf dem Umstande, dafs in der einen Richtung seitens des exportierenden Staates niedrigere Anteile in den direkten Tarif eingerechnet werden als umgekehrt, was insbesondere auch darin seinen Grund haben kann, dafs die Strecke des exportierenden Staates die längere ist. In der umgekehrten Richtung mufs diesfalls eine höhere Fracht resultieren, weil der-

jenige Staat, welcher mit kürzeren Strecken beteiligt ist, mittelst einer Herabsetzung der Tarife nicht die gleiche Wirkung zu erzielen vermöchte. So beträgt z. B. laut Tarif Teil II, Heft 3 des Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes die Fracht für 10000 kg Eisen von Essen nach Leoben 2,85 Mk., hingegen in der umgekehrten Richtung Leoben—Essen auf Grund des Spezialtarifes II 3,79 Mk. Dies erklärt sich aus dem Umstande, dafs die von Deutschland in der Richtung nach Österreich gewährten Frachtnachlässe gegenüber den Sätzen, welche in der Richtung aus Österreich bestehen, sehr bedeutende sind, während die Anteile der österreichischen Bahnen in der Import-, bezw. in der Exportrichtung nur wenig differieren und auch — in Anbetracht der kurzen Strecke — in wirksamer Weise nicht wohl differieren können. Die objektive Kritik wird hier vor Trugschlüssen sich zu hüten haben.

Was jedoch die berechtigte Opposition gegen die durch heimische Bahnen bewerkstelligte Förderung des Importes fremder Waren anbelangt, so darf wohl nicht daran gezweifelt werden, dafs diesbezüglich im Stadium einer von handelspolitischen Maximen durchsetzten Tarifbildung Abhilfe wird geschaffen werden. Es wird vor allem — soweit ein inländisches Schutzbedürfnis vorhanden ist — die Aufgabe der Staatsverwaltung sein, jene handelspolitisch ganz unhaltbare, theoretisch längst verworfene Anomalie zu beseitigen, welche darin besteht, dafs aus rein privatwirtschaftlichen Motiven[1] der Import ausländischer Waren zum Schaden der inländischen Produktion eisenbahntarifarisch geradezu begünstigt wird[2]. Ins-

---

[1] Dafs im Wege der staatlichen Vertragspolitik — gegen entsprechende Kompensationen! — das erörterte Prinzip eventuell zu durchbrechen wäre, wird unten (vgl. S. 149) dargelegt werden.

[2] Besonders nachteilig wirkt der Importtarif, wenn die örtliche Produktion mit zu hohen Frachten belastet wird, um die

besondere wird hier sorgfältig darauf geachtet werden, dafs die in der angegebenen Art heute noch vielfach vorkommenden Konterkarrierungen der vaterländischen Zollpolitik hintangehalten werden.

Die Beseitigung derartiger, allen Grundsätzen der Handelspolitik Hohn sprechender Tatsachen wird als das markanteste Ergebnis einer volkswirtschaftlich rationelleren Veranlagung des Eisenbahntarifwesens sich darstellen[1].

Die eben gekennzeichnete Auffassung der volkswirtschaftlichen Aufgaben des Eisenbahntarifwesens wird allerdings von hervorragenden Volkswirten bekämpft. So verwirft insbesondere Sax (Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. II, 1879, Die Eisenbahnen) jedwede Aktion gegen die eisenbahntarifarische Importerleichterung. „Neuester Zeit," sagt Sax S. 429 ff. „hat man in Deutschland die Beseitigung der Differentialtarife im Einfuhr- (ja

---

Bahnen für die durch die Konkurrenz gedrückten Frachtsätze im direkten Verkehr schadlos zu halten. Vgl. Schäffle, Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirtschaft, 1873, II, S. 254; Ulrich, Eisenbahntarifwesen, S. 100; Gehe, Die Tarifwirtschaft der deutschen Eisenbahnen, 1875, S. 5. Selbstverständlich tritt ein solcher Effekt keineswegs immer ein; vgl. Lehr, a. a. O. S. 299.

[1] Vergl. insbesondere Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen, S. 108 ff. „Selbst vom Standpunkt des starren Freihandels", sagt unser Autor, „kann es gewifs nicht gebilligt werden, die inländische Produktion mit teureren Frachten zu belasten als die ausländische und dadurch die Konkurrenz der letzteren zu erleichtern. Selbstverständlich (?) sind diejenigen Begünstigungen nicht als unzulässig anzusehen, wie sie bei direkten Tarifen durch Wegfall der Expeditionsgebühr der Zwischenbahnen sich ergeben oder wie sie bei längeren Entfernungen durch Anwendung von Staffeltarifen gegen kürzere Entfernungen entstehen, sondern nur solche Begünstigungen, wo das inländische Erzeugnis für eine kürzere Strecke mehr Fracht zu zahlen hat als das ausländische für die längere Strecke, d. h. nicht auf vorliegende Stationen derselben Linie beschränkte Frachtdisparitäten vorhanden sind." Ähnlich derselbe Autor in Rölls Encyklopädie des Eisenbahnwesens, Art. Gütertarife. Vgl. auch Bilinski, Die Eisenbahntarife, 1875, S. 10 u. 11.

sogar im Durchfuhr-)Verkehre vom Auslande verlangt, indem man raisonniert: Von X nach Y zahle ich im internen Verkehr für ein gewisses Gut 100; im auswärtigen Verbandverkehre entfällt von einer Fracht, welche z. B. für die dreifache Gesamtentfernung 200 beträgt, für die nämliche Strecke nur 80 — je nach den Bahnanteilen. Das ist eine Begünstigung des Auslandes gegen das Inland und daher abzustellen. Dabei wird weislich verschwiegen, dafs es eine Begünstigung auch für das Inland ist — ganz abgesehen von dem Einflusse auf die Einnahmen der Bahnen, die Selbstkosten und die Lokaltarife — nämlich für die inländischen Konsumenten, die verschiedenen Produktionszweige als Konsumenten eingeschlossen, und man hat es daher hier einfach mit Schutz- oder Prohibitivzollbestrebungen im modernen Gewande zu tun, welche die natürlichen Konsequenzen der Eisenbahnen und ihrer durch betriebsökonomische Momente indizierten Tarifstellung künstlich zu hemmen versuchen[1]."

Wir stimmen mit dem ausgezeichneten Fachmanne vollkommen überein, wenn derselbe den prinzipiellen Widerstand gegen die Differentialtarife perhorresziert. Soweit jedoch die den Import erleichternden Eisenbahntarife in Frage kommen, stehen wir grundsätzlich auf einem entgegengesetzten Standpunkte. Dafs der Import den Konsumenten nützt, ist unseres Erachtens hier nicht mafsgebend; denn es ist ja eben die Sache des Handelspolitikers, sorgfältig zu erwägen, ob und inwiefern die inländische Produktion — natürlich auf Kosten

[1] Auch Dorn (Volkswirtschaftliche Wochenschrift Nr. 837 ex 1900) bekennt sich als einen Gegner der handelspolitischen Regulierung des Tarifwesens. Hinsichtlich des inneren Verkehrs hat allerdings Dorn (Aufgaben der Eisenbahntarifpolitik, 1874) gegen die „Unterjochung des Staats durch die Bahnen“ in entschiedener Weise plaidiert.

der Konsumenten — zu schützen ist. Falls lediglich die Interessen der Konsumenten ins Auge gefafst würden, könnte von einer nationalen Schutzpolitik überhaupt nicht die Rede sein. Das Verhältnis der nationalen Tarifpolitik zu den Einnahmen und Selbstkosten der Bahnen wird in einem anderen Zusammenhange erörtert werden; hier sei nur soviel hervorgehoben, dafs diesbezüglich der privatwirtschaftliche Kalkul den gemeinwirtschaftlichen nicht vollständig verdrängen darf. Was endlich die Beziehungen der Tarifgestaltung zur Zollpolitik betrifft, so sind wir der Meinung, dafs es weit angemessener erscheint, die erstere der letzteren anzupassen, anstatt es zuzulassen, dafs die eine durch die andere unterbunden werde. Hält man an diesem Gesichtspunkte fest, so kann die Bezeichnung „Prohibitivzollpolitik im modernen Gewande“ nicht als Vorwurf empfunden werden[1].

---

[1] Eine geradezu verkehrte Auffassung des Verhältnisses zwischen Tarif- und Zollpolitik findet sich bei Michaelis, a. a. O. S. 88. Er führt aus: „Von Seiten der Eisenproduzenten sind uns oft Klagen darüber begegnet, dafs die Rheinische Eisenbahn belgisches Eisen wohlfeiler transportiere, als sie und andere Bahnen deutsches. Wir finden das ganz natürlich. Denn das belgische Eisen mufs, um nach Deutschland zu kommen, aufser der Fracht auch den Zoll bezahlen. Um also belgisches Eisen überhaupt zu transportieren, mufs die Rheinische Bahn einen Teil des Zolles übernehmen, und das tut sie, die dienstwillige Mitinteressentin der Produktion (!), des Handels und des Verbrauchs, in einem ermäfsigten Tarifsatze. Wenn sie dabei dennoch zu ihrer Rechnung kommt, so beweist sie, dafs deutsche Eisenbahnen deutsches Eisen ebenso billig transportieren könnten. Die Klage über die höheren Tarife der letzteren ist nicht an die Eisenbahn, sondern an die Zollgesetzgebung zu adressieren, welche den binnenländischen Eisenbahnen dadurch, dafs sie fremdländisches Eisen mit einem Schutzzolle belegt, die Macht gibt, für den Transport des inländischen Eisens einen höheren Preis zu nehmen und als Mitinteressentin des Zollschutzes an den vermeintlichen Vorteilen desselben teilzunehmen.“ Hier wird in geradezu naiver Weise die Unterminierung des vaterländischen Zollsystems als etwas Selbstverständliches, als eine legitime Aufgabe der Eisenbahntarifpolitik

Es wirft sich jedoch die Frage auf, ob betreffs der Behandlung ausländischer Importgüter die handelspolitisch ausgestaltete Eisenbahntarifpolitik mit der konsequenten Durchführung des gekennzeichneten Grundsatzes sich begnügen wird.

Wir wissen aus dem ersten Kapitel des ersten Abschnittes, dafs die autonome Eisenbahnpolitik über diesen Standpunkt — allerdings im Widerspruche mit staatsrechtlichen Vereinbarungen — hie und da bereits hinausgegangen ist, indem — man denke an Ungarn und Italien — durch besondere Mafsnahmen (Lokotarife, Ursprungsnachweis usw.) die fremde Ware gegenüber dem inländischen Gut im Eisenbahntarif geradezu benachteiligt wird. Der Inhalt des Gedankens, welcher hier zum Durchbruche gelangt ist, besteht darin, dafs die Gleichstellung des fremden und des heimischen Gutes nicht ausreiche, dafs vielmehr die inländische Produktion nicht nur durch den Zoll, sondern auch durch die Eisenbahntarife vor der auswärtigen Konkurrenz direkt geschützt werden müsse.

Ist in derartigen, heute sporadisch vorkommenden Emanationen des tarifarischen Schutzprinzips der Ansatz einer weiteren Entwicklung zu erblicken? Wird die autonome Tarifpolitik die eben angedeuteten Maxime systematisch ausgestalten oder wird sie mit der Gleichstellung der Tarife für in- und ausländische Waren sich begnügen?

hingestellt. Und damit soll noch der Produktion gedient sein! Ob wohl dieselbe die Hoffnung auf eine in vielen Fällen sehr zweifelhafte Ermäfsigung der Inlandstarife dem Zollschutze vorziehen würde? — Sehr richtig sagt Lehr, a. a. O. S. 303, unter deutlicher Beziehung auf Michaelis: „Hat man in einem Lande sich wirklich für das Protektionssystem als notwendig und zweckmäfsig entschieden, dann dürfte eine Umgehung desselben auf dem angedeuteten Wege (scil. durch tarifarische Mafsnahmen) denn doch nicht gestattet werden. Auch könnte sie gar nicht als vorteilhaft bezeichnet werden, sofern eben der Schutzzoll staatswirtschaftlich wirklich gerechtfertigt ist.“

Dies ist die Frage, mit welcher wir uns, ehe wir fortfahren, zu beschäftigen haben.

Es kann nun kaum daran gezweifelt werden, dafs in ausgedehntem Mafse der Versuch wird gemacht werden, den Ausgleich der Bedingungen in- und ausländischer Produktion nicht ausschliefslich im Zollwesen, sondern auch — in steter Anlehnung an das letztere — auf eisenbahntarifarischem Gebiete zu erreichen. Dafs die inländische Ware billiger fahren soll als die ausländische, dafs die inländische Provenienz vor dem fremden Gute in Bezug auf den Beförderungspreis einen gewissen Vorzug geniefsen soll, dafs hierdurch insbesondere die natürlichen Erzeugungs- und Absatzvorteile, welche zu Gunsten der ausländischen Produktion bestehen, ausgeglichen werden sollen: dies sind so gesunde, volkswirtschaftlich vollkommen begründete Postulate, dafs ihre Realisierung sicherlich im Bereiche der Wahrscheinlichkeit liegt.

Allerdings fehlt es nicht an Gegnern des eben entwickelten Gedankens. Zu denselben gehört insbesondere Ulrich (Das Eisenbahntarifwesen, 1886). Er tritt zwar überall für eine „gemeinwirtschaftliche Tarifgestaltung“ und (vgl. oben Anm. zu S. 117) für die Beseitigung der Importtarife ein; er verficht den Satz, dafs die Tarifgestaltung nicht den gemeinwirtschaftlichen Interessen, auch soweit sie auf anderen Gebieten gelegen sind, entgegenwirken darf. „Es erscheinen demgemäfs Tarife als ausgeschlossen, welche zwar vielleicht zum Nutzen der betreffenden Eisenbahn, aber zu einem gröfseren Schaden der nationalen Wirtschaft führen, z. B. konkurrierenden auswärtigen Handel, konkurrierende auswärtige Industrie oder landwirtschaftliche Produktion zum Schaden der inländischen begünstigen, dem Zollsystem des betreffenden Staates geradezu entgegenwirken usw.“ (S. 149). Über diesen negativen Gesichtspunkt will jedoch Ulrich nicht hinausgehen. Nach seiner Ansicht wäre es falsch, „einer

gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung positive Aufgaben zu stellen, welche anderen gemeinwirtschaftlichen Verwaltungsgebieten naturgemäfs angehören, z. B. die Aufgabe, die Tarife so zu gestalten, dafs sie als Schutzzoll wirken, wie dies wohl bisweilen verlangt worden ist." „Das kann," fährt Ulrich fort, „nicht die Aufgabe der Eisenbahntarife sein, sondern der Zolltarife, und es würde einer gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung ebenso widerstreben, als wenn man dieselbe als politische Mafsregel verwenden wollte, z. B. lediglich deshalb ermäfsigte Tarife gewähren wollte, um die Bevölkerung für das gerade herrschende Regierungssystem zu gewinnen" (S. 150).

Unseres Erachtens ist die Verhinderung eines gemeinschädlichen Imports keineswegs als eine dem Eisenbahnwesen ihrer Natur nach völlig fremde Aufgabe anzusehen. Praktisch würde sich die Sache so gestalten, dafs das nach kommerziellen Grundsätzen eingerichtete System der Güterklassifikation einer Korrektur aus handelspolitischem Gesichtspunkte unterzogen würde. Gegenwärtig werden, wie im ersten Kapitel des ersten Abschnittes auseinandergesetzt wurde, im allgemeinen die Güter nach dem Werte und nach dem Rauminhalte klassifiziert[1]; künftighin werden Güter, hinsichtlich welcher ein inländisches Schutzbedürfnis besteht, in solche Klassen eingereiht werden, welche die Anwendung eines höheren Tarifsatzes bedingen im Vergleich zu denjenigen, in welche die Güter nach rein tariftechnischen Grundsätzen zu stellen wären. Deklassifikationen wären in allgemeiner Form ausgeschlossen,

[1] Es soll nicht unterlassen werden, an dieser Stelle zu bemerken, dafs sich einzelne Ansätze einer aus volkswirtschaftlichen Motiven entsprungenen Regulierung der Güterklassifikation heute bereits vorfinden. So wurde z. B. vor kurzem in Österreich-Ungarn aus kommerziellen Erwägungen Schafwolle, Kunstwolle usw. trotz des hohen Handelswertes dieser Artikel aus Klasse I in Klasse A versetzt.

ermäſsigte Sätze könnten lediglich für inländische Aufgabestationen erstellt werden.

Es wird nun freilich der Einwand erhoben werden, daſs eine derartige Differenzierung der Frachtsätze für ausländische und inländische Waren praktisch nicht durchführbar sei. Man wird behaupten, daſs die fremde Ware allerdings mit dem höheren Tarifsatze über die Grenze wird befördert werden; in einer inländischen Station aber werde das fremde Gut neu aufgegeben und des ermäſsigten Frachtsatzes teilhaftig werden.

Einer derartigen Umgehung der Tarifvorschriften wird jedoch durch geeignete Mittel wirksam entgegengetreten werden können. Zunächst ist zu bemerken, daſs — wie bereits an anderer Stelle ausgeführt wurde — die fremde Konkurrenz unter Umständen durch Gewährung solcher Frachtbegünstigungen zurückgehalten werden kann, welche von bestimmten Stationen gelten. Eine solche Maſsnahme kann an sich den beabsichtigten Effekt herbeiführen, wenn die fraglichen inländischen Produktionsstätten nicht unmittelbar an der Grenze, sondern tiefer im Inlande liegen. Die hohen Frachtspesen von der Grenze bis zum Ausgangspunkte der begünstigten Strecke werden diesfalls die mehr oder weniger vollständige Prohibierung der fremden Ware bedingen. Insofern die angegebene Voraussetzung nicht zutrifft, vermag die Tarifpolitik durch die Festsetzung gewisser Bedingungen nachzuhelfen, welche bewirken, daſs die Begünstigung dem Inlande reserviert bleibt (Quantumsbedingung, Zufuhr der Ware mittelst Straſsenfuhrwerks oder auf Industriegeleisen, Beschränkung der Frachtermäſsigung auf inländische Spezialitäten oder auf Waren mit inländischer Schutzmarke usw., vgl. S. 44 ff.). Abgesehen von derartigen Kunstgriffen bietet sich die Möglichkeit dar, die Nomenklatur der betreffenden Tarife durch einen die inländische Provenienz bedingenden Zusatz zu ergänzen. Eine solche Bestimmung würde die Vor-

schreibung der Umkartierung des ausländischen Gutes in der begünstigten Station völlig ausschliefsen. Allerdings bliebe noch die Möglichkeit einer Neuaufgabe der fremden Ware mittelst Errichtung eines neuen Frachtvertrages. Allein in der Mehrzahl der Fälle würde es der Aufgabestation ohne Zweifel nicht verborgen bleiben, dafs es sich lediglich um eine fiktive Aufgabe der Ware handelt. Dies würde auch insofern zutreffen, als der Verfrachter es unternehmen sollte, die Ware tatsächlich vom Bahnhofe abzuführen und sodann wieder zur Aufgabe zu bringen. Nicht zu übersehen ist auch, dafs aus einer solchen Manipulation namhafte Kosten erwachsen würden, welche dieselbe zumeist als unrentabel würden erscheinen lassen. In letzterem Umstande läge auch eine Kautel gegen die — allerdings schwer zu kontrollierende — Abfuhr und Wiederaufgabe einzelner Kolli durch den Zwischenhandel und durch besondere Mittelspersonen. Aufserdem aber würde die Provenienzbezeichnung einen integrierenden Bestandteil der Deklaration bilden; eine in dieser Beziehung unrichtige Erklärung könnte nicht nur mit öffentlichen Strafen, sondern auch mit privatrechtlichen Pönalien belegt werden, wie dies ja rücksichtlich der Angaben über den Inhalt der Sendung durch das Berner Internationale Übereinkommen vom Jahre 1890, resp. durch die hierzu in den einzelnen zugehörigen Staaten erlassenen Reglements bereits geschehen ist. Ja es kann sogar als feststehend angenommen werden, dafs, falls die Provenienzbezeichnung als Bestandteil der Deklaration konstruiert würde, die angezogene Strafbestimmung des Berner Internationalen Übereinkommens[1] schon heute — de lege lata — zur Anwendung

[1] Sie lautet (Art. 7, S. 4): „Bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichtes, sowie bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatz des entstandenen Schadens, sowie den

käme, da allgemein unter dem Ausdrucke „Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalte" nicht blofs die Beschaffenheit des Gutes, sondern die tarifmäfsige Nomenklatur verstanden wird[1]. Die bahnseitige Feststellung derartiger Frachthinterziehungen würde um so geringeren Schwierigkeiten begegnen, als eine verläfsliche Kontrolle durch die Konkurrenz ausgeübt würde.

Es zeigt sich also, dafs es keineswegs undurchführbar wäre, gewisse Frachtbegünstigungen an den Nachweis der inländischen Provenienz des Gutes zu knüpfen. Allerdings mufs hierbei vorausgesetzt werden, dafs die betreffenden Vorschriften auch von den Privatbahnen strenge gehandhabt werden und dafs jener „Coulance", wie sie bei Berechnung der Frachtzuschläge, d. h. bei Einhebung der Pönalien, häufig geübt wird, ein Ende bereitet werde. Sollten übrigens gleichwohl einzelne Frachthinterziehungen sich ereignen, so wäre hierin lediglich eine Unzulänglichkeit der angewandten Mittel zu erblicken, wie sie allen sozialen Einrichtungen anhaftet: der Wert der Institution selbst würde hierdurch kaum beeinträchtigt werden.

Zugleich ist ausdrücklich zu betonen, dafs die erörterte Mafsregel eine wesentliche Belastung der inländischen Produktion und des inländischen Handels keineswegs zur Folge haben müfste[2]. Dies wird vollends klar,

---

durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Bahnen nach Mafsgabe der Ausführungsbestimmungen zu zahlen."

[1] Auch derzeit wird die Anwendung gewisser Tarife an die Bedingung geknüpft, dafs die Inhaltsbezeichnung durch eine Provenienz-, bezw. Destinationsklausel ergänzt werde. (Österreichisch-Adriatischer Eisenbahnverband, „Besondere Frachtsätze"; Kontrolvorschriften für die Ausfuhr über See der deutschen Seehafentarife in den deutschen Gruppentarifen usw.).

[2] Dies wäre allerdings der Fall, wenn die Beibringung von Ursprungszertifikaten vorgeschrieben würde. Übrigens sind die Bahnen nach Art. 7 des Internationalen Übereinkommens über den Frachtverkehr jederzeit berechtigt, die Übereinstimmung des Inhalts der Sendung mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen.

wenn man bedenkt, dafs die besprochenen Modalitäten der Güterabfertigung keineswegs als allgemeine Regel erscheinen würden; vielmehr hätten sie nur beim Transport bestimmter Güter in bestimmten Relationen, nämlich nur dort Platz zu greifen, wo der betreffende Produktionszweig durch die ausländische Konkurrenz bedroht ist.

Nach den allgemeinen Grundsätzen, wie sie im Vorstehenden skizziert wurden, könnte der handelspolitische Gedanke, dafs die natürlichen, der ausländischen Produktion zu Gebote stehenden Vorteile im Interesse der Konkurrenzfähigkeit heimischer Erwerbszweige abzuschwächen sind, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens verwirklicht werden.

Die Veranlagung der Eisenbahntarife wird in der angegebenen Richtung — wie bereits bemerkt wurde — nicht nur den allgemeinen Prinzipien, sondern auch den konkreten Erscheinungen der Zollpolitik sich zu akkommodieren haben. Selbständige Handelspolitik wird auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens kaum jemals getrieben werden; wohl aber wird der Eisenbahntarifpolitik die Aufgabe zufallen, in der geschilderten Weise die Zollpolitik zu unterstützen und zu ergänzen. Diese beiden Elemente der Handelspolitik werden in steter gegenseitiger Verbindung den Schutz der inländischen Produktion — wo dies nötig sein wird — verschärfen; sie werden insbesondere auch für einander einspringen, falls der eine oder der andere Faktor im konkreten Falle nicht zur Geltung gelangen kann. Insbesondere kommt hier in Betracht, dafs der autonome Zollschutz in genereller Weise einheitlich für das ganze Zollgebiet gegeben erscheint, während mittelst des Eisenbahntarifs eine weit gröfsere Individualisierung der Schutzgebiete erreicht werden kann. Es könnte nämlich der staatlichen Tarifpolitik vorbehalten bleiben, Frachtermäfsigungen für ausländische Provenienzen ganz zu verweigern oder diese

Negation auf einzelne Linien, bezw. Einbruchsstationen zu beschränken, hingegen auf den übrigen Strecken die Gleichstellung des ausländischen mit dem heimischen Gute zuzulassen.

Auf dem bezeichneten Wege wird eine gröfsere Elastizität der handelspolitischen Mafsnahmen auch hinsichtlich ihrer zeitlichen Geltung erreicht werden. Der Zolltarif ist ein schwerfälliger Apparat, durch den für lange Perioden mehr oder weniger unwandelbare Verhältnisse geschaffen werden; der Eisenbahntarif aber gibt uns die Möglichkeit, die in der Güterklassifikation zum Ausdrucke gebrachten Grundsätze je nach der momentanen Sachlage durch Tarifänderungen zu verschärfen oder abzuschwächen. Diesem Momente kommt eine nicht geringe Bedeutung zu, da ja die Produktionsverhältnisse, die Preise, die Konjunkturen häufigen Schwankungen unterworfen sind. Solchen Schwankungen ist zwar die Eisenbahnpolitik, nicht aber die Zollpolitik zu folgen imstande.

In dieser Art könnte auf dem Boden der autonomen Tarifpolitik eine der wirtschaftlichen Sachlage sich eng anschmiegende Importregulierung Platz greifen, während die autonome Zollpolitik einen ähnlich individualisierenden Effekt nur in sehr beschränktem Mafse und nur auf sehr komplizierte Art dadurch herbeizuführen vermag, dafs im Wege der Spezialisierung des Zolltarifs jene ausländischen Waren, deren Import erschwert oder erleichtert werden soll, in generalisierender Form eine auf die spezielle Provenienz zugeschnittene Beschreibung erhalten.

Was hier gesagt wurde, gilt übrigens nicht blofs von dem Verhältnisse der Tarifbildung zur autonomen Zollpolitik. Vielmehr dürfte die Gestaltung der Frachttarife, insofern die später zu erörternden Abmachungen eisenbahntarifarischer Natur nicht entgegenstehen, wohl auch dazu benutzt werden, um ein Surrogat für den

autonomen Zollschutz zu schaffen, falls derselbe durch Handelsverträge aufgehoben oder abgeschwächt sein sollte.

Indes bedürfen unsere Erörterungen über den tarifarischen Schutz der heimischen Produktion gegen den Import fremder Waren noch einer Ergänzung.

Wir haben nämlich bisher ausschliefslich von der relativen Bevorteilung der inländischen Provenienz gesprochen. Die Bestimmung der absoluten Höhe des Frachtsatzes bliebe demgemäfs der privatwirtschaftlichen Erwägung überlassen; dem Prinzip wäre — nach dem bisher festgehaltenen Gesichtspunkte — Genüge getan, wenn ein Ausgleich der Produktionsbedingungen durch eine entsprechende Differenzierung des Frachtsatzes für inländisches und ausländisches Gut durchgeführt würde.

Wird aber — so müssen wir uns fragen — nicht auch die absolute Bestimmung der Frachtsätze zum Gegenstande handelspolitischer Erwägungen gemacht werden? Wird nicht auch, um die Konkurrenz fremder Waren abzuhalten oder abzuschwächen, daran gegangen werden, die absolute Höhe des für ausländische Waren zu erstellenden Frachtsatzes zum Gegenstande handelspolitischer Erwägungen zu machen?

Der Durchführung dieses Gedankens würden sehr wesentliche Schwierigkeiten sich entgegenstellen. Der einzelne Frachtsatz nimmt im Tarifsystem keine selbständige Position ein, er ist ein Glied des Tarifbarêmes. Wollte man also die absolute Höhe des Tarifsatzes nach den handelspolitischen Bedürfnissen einrichten, so müfste das ganze Barême einem solchen Satze akkommodiert werden. Dies könnte wohl nur unter ganz besonderen Verhältnissen geschehen, und zwar etwa dann, wenn nur sehr wenige und minder wichtige Artikel mit dem zu schützenden Gute in derselben Klasse tarifieren. Nur in einem solchen Falle könnte es vielleicht zulässig erscheinen, hinsichtlich einer mit besonderem Barême ausgestatteten Linie den Fracht-

satz für die ganze Klasse nach den handelspolitischen Bedürfnissen des wichtigsten Artikels zu gestalten. Allerdings könnten für spezielle Artikel Einheitssätze von bestimmter Mindesthöhe festgestellt werden, unter welche beim Import ausländischer Güter nicht herabgegangen würde, bezw. nicht herabgegangen werden dürfte. Indes kommt bei jedweder Fixierung absoluter Tarifsätze in Betracht, dafs, während der Zollsatz auf alle Distanzen gleichmäfsig wirkt, der Effekt der Frachtgebühr von der Zahl der zurückgelegten Kilometer abhängt, so dafs, um eine über den Ausgleich der Produktionsbedingungen hinausgehende Prohibition zu erreichen, ein Frachtsatz gewählt werden müfste, der schon bei der kürzesten Entfernung den Schutz der inländischen Produktion involviert.

Es ergibt sich somit, dafs in der hier mafsgebenden Beziehung die Eisenbahntarifpolitik mit der Zollpolitik nicht völlig gleichen Schritt zu halten vermöchte und dafs eine Einflufsnahme auf die absolute Höhe der Frachtsätze, bezw. die über die Herstellung einer gewissen Relation zwischen den Beförderungspreisen für inländische und ausländische Ware hinausgehende Prohibierung der letzteren mehr oder weniger aufserhalb des Bereiches der gemeinwirtschaftlichen Eisenbahnpolitik liegt. Immerhin werden in einzelnen Fällen — insbesondere auf Staatsbahnen — auch in der Bestimmung der absoluten Frachthöhe handelspolitische Tendenzen sicherlich zum Ausdrucke gelangen.

2. Export.

Was die Exporttarife anbelangt, so werden dieselben voraussichtlich in der künftigen Tarifpolitik eine noch hervorragendere Rolle spielen, als dies schon heute der Fall ist. Hier bietet sich ja — wie bereits betont wurde — der Handelspolitik ein Werkzeug dar, welches die Zollpolitik nicht beizustellen vermag und welches daher an und für sich dem Eisenbahnwesen eine hervorragende handelspolitische Stellung garantiert. Dieser

Effekt wird aber von einigen Staaten, wie z. B. auch von Österreich, erst dann erreicht sein, wenn die tarifarische Exportförderung weit energischer wird ins Werk gesetzt werden, als dies heute der Fall ist. Fehlt es doch in dieser Hinsicht nicht an fortwährenden Klagen und Anträgen der Interessenten und der kompetenten Körperschaften [1].

Allerdings mufs diesbezüglich — ganz abgesehen von der an anderer Stelle zu behandelnden Rücksichtnahme auf die finanziellen Verhältnisse der betreffenden Bahnen — mit einer gewissen Vorsicht verfahren werden, da die Bedürfnisse der Abnehmer im Auge zu behalten sind, überdies gerade hier entgegengesetzte Interessen von verschiedenen Gruppen inländischer Produzenten häufig einander gegenüberstehen. Es ist dies insbesondere betreffs solcher Waren der Fall, die als Rohstoffe und Halbfabrikate Gegenstand der Nachfrage seitens inländischer Fabriken sind. Ebenso aber kommt es vor, dafs die zu Gunsten eines gewissen Staatsgebietes gewährte Exportbegünstigung die inländischen Konkurrenten eines anderen Bezirkes benachteiligt. Inwieweit in solchen Fällen die Bedürfnisse der einen oder der anderen Partei zu berücksichtigen sind, ist Sache der praktischen Erwägung. Hier handelt es sich nicht um Prinzipien, sondern um Entschliefsungen, für die von Fall zu Fall die konkrete Sachlage mafsgebend ist. Unter Umständen sind auch Kautelen am Platze, welche verhindern sollen, dafs die für den Inlandsverkehr gewährten Transportbegünstigungen dem Exporte des betreffenden Artikels dienstbar gemacht werden (s. oben S. 63).

Vorbehaltlich dieser, aus der Besonderheit des Sachverhaltes entspringenden Einschränkungen wird ein rationell

[1] Vgl. über die einschlägigen Anträge des österreichischen Staatseisenbahnrates den „Allgemeinen Tarifanzeiger“, Nr. 50, 51 und 52 ex 1902.

organisiertes Tarifsystem den Export inländischer Produkte grundsätzlich begünstigen.

Indes wissen wir, dafs es verschiedene Formen der tarifarischen Exportförderung gibt und dafs dieselben in ihren handelspolitischen Wirkungen sich wesentlich von einander unterscheiden. Wir wollen diese verschiedenen Wirkungen in Kürze rekapitulieren, um festzustellen, wohin seitens der Tarifpolitik in Betreff der Exportförderung wird gesteuert werden.

Die allgemeine Güterklassifikation, durch welche eine begünstigte Behandlung gewisser Güterkategorien erzielt werden kann, belebt den inländischen Export; allein die Transportförderung kommt im gleichen Mafse auch den ausländischen Transporten zu gute. Dieselbe Mafsregel also, welche unsern Export begünstigt, erleichtert zugleich den Import der betreffenden Ware aus dem Auslande, ebenso auch die aus fremden Staaten provenierende Durchfuhr. Durch letzteren Umstand kann sehr leicht der Vorteil der Exporterleichterung aufgehoben werden. Unbedingt annehmbar ist somit diese Methode nur insofern, als kein auswärtiger Staat am Import oder an der Durchfuhr der fraglichen Ware interessiert ist.

Die Exportklassifikation gilt für sämtliche Stationen des Inlandes. Sie befördert den Export nach allen Richtungen, wirkt aber anderseits handelspolitisch nachteilig, da der fremde Staat — auch im vertragslosen Zustande — den gleichen Vorteil ab Grenze geniefst, so dafs er also imstande ist, die Durchfuhr zum Exportsatze zu bewerkstelligen. Auch hier haben wir es also mit einer Mafsregel zu tun, welche nicht ausschliefslich dem Inlande förderlich ist und welche namentlich im Hinblick auf die Konkurrenz verschiedener Staaten nach demselben Absatzgebiete das Ausland dem Inlande völlig gleichstellt.

Ein ähnlicher Effekt wird herbeigeführt durch den

ermäfsigten Exportausnahmetarif ohne Zusatz und ohne Richtung.

Beide Kategorien der Exportbegünstigung (Exportklassifikation und Exportausnahmetarif) können aber durch gewisse Modifikationen von dem ihnen in handelspolitischer Beziehung anhaftenden Mangel sehr leicht befreit werden. Wird nämlich die Exportklassifikation nur inländischen Gütern zugestanden, so ist hiermit der Durchzug fremder Ware verhindert. Und was die Exportausnahmetarife anbelangt, so ist es durchaus nicht notwendig, dieselben so zu konstruieren, dafs sie vom Auslande benützt werden können. In dem von einer bestimmten Aufgabestation, eventuell zugleich in einer bestimmten Richtung erstellten Tarif bietet sich ein allen handelspolitischen Anforderungen entsprechendes Mittel der Exportförderung dar. Das Ausland wird nur in seltenen Fällen vom Richtungstarif Gebrauch machen können, nämlich nur dann, wenn für das Ausland die Rentabilität des Geschäftsverkehrs durch die Frachtkosten bis zum Ausgangspunkte der begünstigten Richtung nicht aufgehoben wird und wenn die Richtung des Exportes für In- und Ausland dieselbe ist. Gerade durch den Richtungstarif werden somit die Interessen des Inlandes in prägnantester Weise gefördert; er ist es, der voraussichtlich aus den Gesichtspunkten einer zielbewufsten Tarifpolitik in Zukunft sorgsam wird kultiviert werden.

Schliefslich sei hier noch eines bemerkt. Wir sind im vorstehenden von der Voraussetzung ausgegangen, dafs bezüglich der Exporttarife eine differenzielle Behandlung in- und ausländischer Ware nicht Platz greifen wird. Indes wäre es auch hier möglich, die Gewährung des Exporttarifes von dem Nachweise der inländischen Provenienz abhängig zu machen. Hinsichtlich der Exportklassifikation und der Exportausnahmetarife würde diesfalls auch die Neuaufgabe eine Gleichstellung nicht herbei-

führen; und was die Richtungstarife anbelangt, so käme unter der angegebenen Voraussetzung die das Ausland mehr oder weniger ausschliefsende Wirkung um so kräftiger zum Ausdrucke.

Blicken wir zurück auf die bisherigen Ausführungen über die voraussichtliche Entwicklung der autonomen Eisenbahntarifpolitik, so ergibt sich, dafs letztere in einer doppelten Richtung sich ausgestalten wird: einerseits in der Richtung des Schutzes der heimischen Produktion durch tarifarische Begünstigung derselben gegenüber der Einfuhr aus dem Auslande, anderseits durch weitere Ausgestaltung des Systems der Exporttarife.

Diese beiden Tendenzen werden aber nicht durchaus selbständig, sondern zum Teile in gegenseitiger Abhängigkeit sich entwickeln. Je schärfer nämlich in unseren Eisenbahntarifen handelspolitische Momente zu Tage treten werden, desto eifriger wird jeder Staat bestrebt sein, seinerseits die Wirkungen der Tarifpolitik des Auslandes durch Tarifmafsnahmen zu paralysieren.

So werden Exportausnahmetarife nicht nur im allgemeinen für Güter erstellt werden, hinsichtlich welcher überhaupt ein Ausfuhrbedürfnis besteht, sondern insbesondere auch für solche Waren, deren Export seitens des Auslandes durch Importerschwerungen gehindert wird. In dieser Art werden die handelspolitischen Bestrebungen in noch weitgehenderem Mafse, als dies schon gegenwärtig der Fall ist, sich dahin richten, den prohibitiven Wirkungen fremder Schutzzölle durch Exporttarife zu begegnen. Aber auch die auf den Schutz der heimischen Provenienz abzielenden Mafsnahmen der Eisenbahntarifpolitik werden ähnliche Rückwirkungen zur Folge haben. Die Differenzierung der Eisenbahntarife für heimische und fremde Güter wird immer und überall exportfördernde Tendenzen des Auslandes ins Leben rufen.

Ebenso aber wird umgekehrt die Ausgestaltung des

eisenbahntarifarischen Exportsystems vom Auslande durch Importerschwerungen beantwortet werden. Je mehr die Exporttarife dem ausschliefslichen Interesse des eigenen Staates dienstbar werden gemacht werden, desto mifsgünstiger werden sie vom Auslande aufgenommen werden. Es gilt dies zunächst von jenen Exporttarifen, die eine Konkurrenzierung in dem mehreren Produktionsländern gemeinsamen Absatzgebiete bedeuten. Ganz insbesondere aber werden die Richtungstarife jene Staaten, deren Gebiet durch dieselben für den Absatz heimischer Erzeugnisse erobert werden soll, zur Abwehr herausfordern.

Es ist dies um so sicherer zu erwarten, als die sonstigen auf dem Gebiete der Handelspolitik zu Tage tretenden Formen der Exportförderung schon heute zu einer gewissen Organisation von Gegenmafsregeln geführt haben. Wir meinen hier nicht jene Mafsnahmen erziehlichen und informativen Charakters, welche den Zweck haben, die heimische Produktion zum erfolgreichen Wettbewerbe auf fremden Märkten zu befähigen, wie z. B. höhere kommerzielle Ausbildung, Aussendung von Handelsagenten und Fachberichterstattern, Gründung von Handelsagentien, Unterstützung von Exportgesellschaften usw. Sofern es sich nicht etwa um barbarische Länder handelt, welche den fremden Kaufmann schlechthin als Eindringling behandeln, schliefsen die erwähnten Institutionen ihrer Natur nach den Widerstand jener Staaten aus, welche als Absatzgebiete in Betracht kommen. Es gibt jedoch eine Art der Exportförderung, welche mit der Zeit notwendigerweise zu einer Reaktion seitens der betreffenden Staaten führen mufs und auch heute schon geführt hat. Es ist dies die Politik der Exportprämien.

Bekanntlich unterscheidet man direkte und indirekte Exportprämien. Erstere bestehen in der gänzlichen oder teilweisen Rückerstattung der inländischen Aufwandsteuer oder in einer darüber noch hinausgehenden Bonifikation,

welche dem Exporteur ausbezahlt wird. Das Wesen der indirekten Prämie liegt darin, dafs durch das Steuersystem dem Exporteur eine Steuerersparnis ermöglicht wird. Zuweilen verbindet sich mit dem System indirekter Prämien eine staatliche Limitierung der für den inländischen Absatz bestimmten Produktionsmenge. Endlich sei noch bemerkt, dafs versteckte Exportprämien zuweilen auch im Wege der Zollrestitution gewährt werden.

Notwendigerweise mufs nun das System der Exportförderung in demselben Mafse, als es sich in den einzelnen Staaten entwickelt, zu Konflikten unter den letzteren führen; insoweit das Inland heimische Produktionsverhältnisse zu schützen hat, mufs es sich gegen die künstliche Beförderung des Imports aus den fremden Staaten auflehnen. Aufserdem entsteht unter den Prämien gewährenden Staaten ein Konkurrenzkampf, welcher allmählich zu unhaltbaren Verhältnissen führt.

Die ersten Schritte zur Beseitigung dieser Übelstände sind in dieser Beziehung bereits erfolgt, und zwar handelt es sich hierbei um die Zuckerexportprämien. In der Brüsseler Zuckerkonvention vom Jahre 1902 wurde der Versuch unternommen, auf internationaler Basis einen modus vivendi herzustellen. Die Konvention verpflichtet zur Abschaffung aller direkten und indirekten Zuckerexportprämien und zur Einhebung von Ausgleichszöllen gegenüber allen Staaten, welche solche Prämien gewähren [1].

Der Export wird wesentlich auch durch die Kartellbildung gefördert. Die Kartellprämie hat daher in den mit der Brüsseler Konvention abschliefsenden Verhand-

[1] Der Konvention gehören an die Staaten: Österreich, Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich, Grofsbritannien, Luxemburg, Italien, Niederlande, Peru und Schweden. — Die Vereinigten Staaten von Nordamerika haben schon im Jahre 1897 den prämiierten Zucker mit einem Zollzuschlag in der Höhe der Ausfuhrprämie des betreffenden Herkunftslandes belegt. Mit einer ähnlichen Mafsregel folgte Ostindien nach weniger als zwei Jahren.

lungen eine nicht unwesentliche Rolle gespielt. Allerdings blieb die Frage unentschieden, inwiefern der Bestand eines Kartells als Gewährung einer indirekten Prämie anzusehen ist[1]; wohl aber wurde — auch gegenüber Nichtvertragsstaaten — jeder Vorteil aus dem Zolle, welcher den Betrag von 6 Fr., resp. 5,50 Fr. übersteigt, als indirekte Exportprämie erklärt.

Es ist klar, dafs hiermit die indirekte Exportprämie eine sehr weitgehende Begriffsbestimmung erhält. Indes ist es höchst wahrscheinlich, dafs diese Form der Bekämpfung fremdländischer Exportbestrebungen Schule zu machen bestimmt ist und dafs sie auf den Zucker nicht beschränkt bleiben wird. Schon regt sich der Gedanke, dafs gegenüber allen fremdländischen, insbesondere gegenüber den durch Kartellbildung unterstützten Exportbestrebungen zur Abwehr geschritten werden müsse: der Staat habe das Recht und die Pflicht, die eigenen Untertanen vor der Invasion fremder Waren zu schützen, mag der betreffende Auslandsstaat die den Export fördernden Institutionen erzwingen, begünstigen oder auch nur dulden. Die Anwendbarkeit entsprechender Retorsionsmafsregeln müsse gesetzlich fixiert und in den Handelsverträgen aufrecht erhalten, eventuell durch Kompensationen ersetzt werden.

So weit also ist die Reaktion gegen die fremdländische Exportförderung im Rahmen der allgemeinen Handelspolitik bereits vorgeschritten. Mit den übrigen Ausfuhrbegünstigungen steht nun aber der Eisenbahnexporttarif durchaus auf gleicher Linie; tritt doch hier zum Teil die Tendenz noch greifbarer, die von Seite der fremden Staatsgewalt geleistete Assistenz noch deutlicher hervor, als bei der durch Steuernachlässe und Kartelle

[1] In der von Österreich und Ungarn eingeführten und sodann wieder aufgehobenen Kontingentierung der inländischen Zuckererzeugung erblickte die Brüsseler internationale Kommission die Gewährung einer indirekten Exportprämie.

bewirkten Eroberung auswärtiger Absatzgebiete. Die Reaktion kann also auch gegenüber den Eisenbahnexporttarifen nicht ausbleiben; und zwar ist nichts natürlicher, als dafs gegenüber den Exporttarifen fremder Staaten wiederum Zuschläge zu den inländischen Eisenbahntarifen in Anwendung kommen werden, woraus neuerdings eine Verschärfung des Prinzips resultieren dürfte, dafs die fremde Ware im Inlande (ab Grenze) ungünstiger zu behandeln ist, als die eigenen Provenienzen. So wird ein heftiger Krieg mit Export- und Ausgleichstarifen geführt werden. Dafs auch hier der Vertragsgedanke endlich durchgreifen mufs, wird später auseinandergesetzt werden; soweit lediglich die autonome Politik in Betracht kommt, wird die Geschicklichkeit, nicht minder aber die wirtschaftliche und politische Stärke der Gegner darüber entscheiden, welche Macht aus der Sachlage die gröfsten Vorteile ziehen wird.

3. Transit.

Was die Transittarife anbelangt, so ist der Kampf gegen die Durchfuhrbegünstigungen vom internationalen Zwischenhandel eröffnet worden; und zwar wurde auch hier (siehe oben S. 100 ff.) zunächst gegen das Prinzip der Differentialtarife ins Feld gezogen, von welchen gesagt wurde, dafs sie das Naturgesetz der räumlichen Entfernung auf den Kopf stellen[1] und dafs sie „alle natürlichen Lagenverhältnisse zerstören, auf welchen die wechselseitigen Beziehungen der Städte und Länder zu einander aufgebaut seien“[2].

Nach unserer Ansicht ist nun freilich der internationale Zwischenhandel nicht legitimiert, in der angegebenen Richtung das Wort zu führen. Die ermäfsigten

---

[1] Eingabe der Breslauer Handelskammer an das preufsische Abgeordnetenhaus vom Jahre 1861 (s. Michaelis, a. a. O., S. 48 ff.; Perrot, Die Eisenbahntarifreform, S. 56 ff.).

[2] Kölner Handelsverein im Jahre 1861; s. Lehr, a. a. O., S. 289 ff.

Durchzugstarife sind — wie im ersten Kapitel des ersten Abschnitts ausgeführt wurde — vielfach geeignet, die im Lande sefshafte Produktion und damit zugleich den Handel mit inländischen Erzeugnissen zu schädigen. Der internationale Zwischenhandel aber basiert selbst auf der Neutralisierung der Landesgrenzen; er hat kein ius quaesitum auf eine zu seinen Gunsten erfolgende Unterbrechung des Verkehrs von Staat zu Staat. Es ist begreiflich, dafs ihm die Verschiebung der Verkehrswege peinlich ist; gemeinwirtschaftliche Momente vermag jedoch der internationale Handel für das erwähnte Schutzbedürfnis nicht geltend zu machen.

Sehr bald ist jedoch die Erkenntnis gereift, dafs die ermäfsigten Transittarife unter Umständen auch die Interessen der Produktion beeinträchtigen können[1]. Der oben (S. 104 ff.) besprochene Gesetzentwurf, welcher im Jahre 1877 vom österreichischen Abgeordnetenhaus in 3. Lesung angenommen, jedoch vom Herrenhause abgelehnt wurde, bezog sich denn auch auf die Transittarife. Einen besonders klaren Ausdruck erhielt endlich die Überzeugung von der Schädlichkeit der ermäfsigten Durchzugstarife in der österreichischen Eisenbahntarifenquête 1882/3, welche (Protokoll 1883, I, S. 42) den Beschlufs fafste: „Es sei an das hohe Handelsministerium die dringende Bitte zu richten, mit tunlichster Beschleunigung in nachhaltigster Weise dahin zu wirken, dafs die der ausländischen Produktion bei dem Transit gewährten Einheitssätze und sonstigen Bedingungen in der Regel ohne Einschränkung auch auf das inländische Exportgut in der Art Anwendung finden, dafs in keinem Falle für die Gesamtstrecke bis zur ausländischen Endstation — bei annähernd gleicher Distanz — für das inländische Exportgut ein höherer Ge-

[1] Über die galizischen Transittarife für russisches Getreide vgl. insbesondere Bilinski, a. a. O., S. 10.

samtfrachtsatz als für das ausländische Transitgut resultiere[1]."

So entwickelte sich der Gedanke, dafs die Transittarife nicht niedriger sein dürfen als die dem heimischen Exportgut zugestandenen Sätze. Ausgenommen wurden hierbei vielfach jene Durchzugstarife, die mit Rücksicht auf die Konkurrenz ausländischer Routen erstellt werden müssen. In der praktischen Eisenbahnverwaltung gilt dieser Satz heute noch als unumstöfsliches Axiom.

Indes haben wir an anderer Stelle (S. 66 ff.) gezeigt, dafs auch durch die Konkurrenz ausländischer Verkehrswege die Differenzierung der Frachtsätze für ausländisches und inländisches Gut nicht völlig gerechtfertigt wird. Sicherlich ist in einem solchen Falle die Übernahme des Auslandstarifs unerläfslich; es ist aber nicht einzusehen, warum der inländische Exporteur von dieser Begünstigung unter allen Umständen ausgeschlossen bleiben sollte. Tatsächlich finden sich in dieser Beziehung bereits Ansätze einer geläuterten Auffassung des Problems. So wurde im Laufe der Beratungen über den österreichischen Gesetzentwurf vom Jahre 1877, während die Eisenbahnkommission des Herrenhauses die Durchzugstarife vom Verbot der Differentialtarife überhaupt ausgenommen wissen wollte, seitens des Abgeordnetenhauses der betreffende Zusatz zum Art. 1 in nachstehender Weise formuliert:

„Ausnahmen von den obigen Bestimmungen können von dem Handelsminister zugestanden werden, wenn die Ermäfsigung des Tarifsatzes für die entferntere Station

---

[1] Ähnlich Art. 13 des oben (S. 107 ff.) angezogenen Gesetzentwurfes, den Pelletan 1890 in der französischen Kammer einbrachte. Er lautet: „Le bénéfice des taxes de transit peut être réclamé aux conditions fixées par le tarif pour les marchandises destinées à l'exportation, et dirigées au même point de la frontière, sur le réseau de la même entreprise de chemin de fer, toutes les fois que la distance à parcourir n'est pas plus considerable."

durch den billigeren Tarif einer dieselbe Endstation verbindenden Konkurrenzroute (Eisenbahn oder Schiffahrt) bedingt ist, insbesondere .... bei dem Durchzugsverkehre von dem Auslande in das Ausland[1]." In ähnlicher Weise wollte die österreichische Eisenbahntarifenquête 1882/3 Ausnahmen von dem Verbote der ermäfsigten Transitsätze für den Fall gestatten, „dafs dadurch (scil. durch die Einhaltung der Regel) die wirtschaftlichen Interessen benachteiligt würden".

So ist denn wohl nicht daran zu zweifeln, dafs im Stadium der reformierten Tarifpolitik jene volkswirtschaftlich nachteiligen Formen der Durchzugstarife, die wir im ersten Abschnitte der vorliegenden Studie kennen gelernt haben, handelspolitischen Erwägungen gänzlich zum Opfer fallen werden. Die Linienkonkurrenz wird nicht nur ermäfsigte Transittarife, sondern, soweit in dieser Beziehung ein volkswirtschaftliches Bedürfnis sich geltend macht, nach Möglichkeit auf derselben Strecke und in derselben Verkehrsrichtung auch entsprechend herabgesetzte Inlandssätze zur Folge haben. Jene Durchzugstarife, welche die Transportförderung auf Kosten des Exports inländischer Produkte kultivieren, werden verschwinden müssen. Dem Kompensationsmotiv aber wird es beschieden sein, der staatlichen Vertragspolitik sich unterzuordnen.

B. Die Entwicklung der autonomen Tarifbildung unter dem Einflusse der geltenden Vertragsprinzipien.

Nachdem wir nunmehr ins klare zu setzen versucht haben, wie die autonome, durch Verträge unbeeinflufste Eisenbahntarifpolitik sich entwickeln würde und — insoweit zwischen gewissen Staaten Verträge nicht geschlossen werden sollten — tatsächlich sich entwickeln wird, treten wir an die Untersuchung der Frage heran, in welcher Weise die autonome Tarifpolitik unter dem Ein-

[1] 679 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Abgeordnetenhauses, VIII. Session.

flusse jener Vertragsprinzipien sich ausgestalten dürfte, wie sie in unseren Handels- und Staatsverträgen bis heute zu Tage getreten sind.

Auch in jenen Staaten, welche eisenbahntarifarische Verträge der auf S. 70 ff. geschilderten Art abgeschlossen haben oder abschliefsen werden, wird die autonome Tarifpolitik von Bedeutung bleiben; ja sie wird in solchen Staaten sogar gewissermafsen an Bedeutung gewinnen, da naturgemäfs jeder Vertragsstaat bestrebt sein wird, jenes Mafs der Freiheit, welches der Vertrag ihm beläfst, energisch auszunützen.

Allerdings ist zu bemerken, dafs jener Grundsatz, nach welchem die Erschwerung des Importes und des Durchzugs ausländischer Waren durch hohe Tarife, resp. durch Differenzierung der Tarife für fremde und einheimische Güter ab Grenze zu bewerkstelligen ist, unter der Herrschaft des Paritätsprinzips vollkommen beseitigt erscheinen mufs, da ja eben das letztere die Negation des ersteren bedeutet.

Jedenfalls aber werden sämtliche Staaten in Zukunft mit allem ihnen zu Gebote stehenden Nachdrucke darauf dringen, dafs jene Formen der autonomen Tarifpolitik, die im Widerspruche zur vertragsmäfsig akzeptierten Parität stehen, vollständig vermieden werden und dafs derartige Kontraventionen sich nicht mehr ereignen. Hierdurch werden die „Lokotarife“, und wie die betreffenden Erfindungen sonst noch heifsen mögen, mehr oder weniger auf das Gebiet jener Staaten beschränkt werden, welche vertragsmäfsig an das Paritätsprinzip überhaupt nicht gebunden sind.

Um so eifriger wird freilich das Bestreben der Vertragsstaaten darauf gerichtet sein, immer neue Mittel zu ersinnen, durch welche der Import und der Durchzug fremder Waren erschwert wird, ohne dafs eine formale Verletzung der Parität stattfindet. Wir erinnern hier insbesondere an die Frachtermäfsigung für Güter, welche

per Achse zur Bahn geführt oder in gewissen Minimalquantitäten aufgegeben werden, an die Frachtermäfsigungen für inländische Spezialitäten usw. Diese kleinen Mittelchen der autonomen Handelspolitik widersprechen zwar dem Geiste des Paritätsprinzips, man kann aber nicht sagen, dafs durch dieselben die in gebräuchlicher Allgemeinheit vereinbarte Gleichstellung in- und ausländischer Ware verletzt werde. Hier also bietet sich dem skrupellosen Raffinement Gelegenheit zu reichlicher Betätigung.

Was die Ausfuhr anbelangt, so wird jedenfalls die Exportfähigkeit des einen Teiles durch die von dem anderen Teile zugestandene Parität direkt gefördert, da es den letzteren daran hindert, den Effekt der fremden Exporttarife durch Erschwerungen des Importes zu frustrieren. Anderseits steht das Paritätsprinzip, wenn es auf jedwede Verkehrsrichtung bezogen wird, der Ausbildung des Systems der Exporttarife insofern entgegen, als diesfalls sämtliche Exportbegünstigungen dem Auslande in umgekehrter Richtung zur Verfügung gestellt werden müssen. Gilt jedoch das Paritätsprinzip nur für dieselbe Verkehrsrichtung, dann bleibt in der angegebenen Rücksicht die Exportförderung von demselben unberührt.

In einer Beziehung aber wird die handelspolitisch günstige Wirkung der Exporttarife auch durch die letzterwähnte Form des Paritätsprinzips abgeschwächt. Wir wissen nämlich (vgl. S. 132 ff.), dafs die Exportklassifikation und der Exportausnahmetarif in Betreff der Bewerkstelligung des Durchzugs nach gemeinsamen Absatzgebieten unter gewissen Voraussetzungen dem Dienste des Auslands entzogen werden können; es ist dies der Fall, insofern die Exportklassifikation, bezw. der Exportausnahmetarif ausdrücklich der heimischen Provenienz vorbehalten wird. Diesen Zusatz macht die Paritätsvereinbarung wirkungslos; und hiermit ist die Exportbegünstigung dem Auslande preisgegeben. Um so deutlicher tritt aber dies-

falls die handelspolitische Bedeutung hervor, die — wie oben gezeigt wurde — schon aus dem Gesichtspunkte der vertragslosen Tarifpolitik den Richtungstarifen beigemessen werden mufs. Denn kein Paritätsvertrag kann uns verhindern, ermäfsigte Exporttarife nur für bestimmte Strecken mit bestimmten Ausgangspunkten und nur nach bestimmten Richtungen zu erstellen. Diese Ausgangspunkte und diese Richtungen können — wie bereits ausgeführt wurde — so gewählt werden, dafs sie wohl dem inländischen Export, nicht aber — oder doch in geringerem Mafse — der Durchfuhr fremder Ware dienen, so dafs also, mag die formale Parität noch so streng eingehalten werden, gleichwohl in meritorischer Hinsicht das Inland einen Vorteil geniefst, der dem Auslande tatsächlich — infolge der gegebenen Verhältnisse — nicht zu gute kommt.

Während in der angegebenen Art die Grundsätze der autonomen Tarifpolitik hinsichtlich ihrer Wirkungen durch das Paritätsprinzip zum Teil eine wesentliche Abschwächung erfahren dürften, ist das Meistbegünstigungsprinzip, welches ja übrigens gegenwärtig (vgl. S. 80 ff.) nur in sehr beschränktem Umfange zur Anwendung kommt, nicht geeignet, die autonome Tarifpolitik irgendwie zu beeinflussen, da es — seiner Natur nach — die Erstellung beliebiger Tarifsätze in keiner Weise behindert, sondern lediglich den beiden Kontrahenten es ermöglicht, an den zu Gunsten dritter Staaten geschlossenen Tarifermäfsigungen zu partizipieren.

Zweites Kapitel.

Die künftigen Formen der Vertragspolitik.

Vorbemerkung.

In den vorstehenden Ausführungen haben wir die Entwicklung der autonomen Tarifgestaltung erörtert, wobei wir von vertragsmäfsigen Festsetzungen vollständig abstrahierten, bezw. von der Supposition ausgingen, dafs die Tarifbildung lediglich von den im zweiten Kapitel des ersten Abschnittes dargelegten Vertragsprinzipien auch in Zukunft beherrscht sein wird. Wenn wir nun aber die Entwicklung der Vertragspolitik selbst ins Auge fassen, so sehen wir uns vor die Frage gestellt, ob in dieser Beziehung das Tarifwesen künftighin dieselben Bahnen wandeln wird wie bisher oder ob etwa die auf diesem Gebiete gemachten Erfahrungen und die intensivere Betonung des handelspolitischen Standpunktes neue Erscheinungen oder doch Modifikationen der gegenwärtig geltenden Grundsätze zu Tage fördern wird.

Die gegenwärtige Vertragspolitik erschöpft sich, wie wir wissen, in der Realisierung des Paritäts- und des Meistbegünstigungsprinzips, wobei das erstere eine weit hervorragendere Rolle spielt als das letztere.

Das Paritätsprinzip.

Was nun zunächst das Paritätsprinzip anbelangt, so wurde bereits oben hervorgehoben, dafs es die Ablehnung jenes handelspolitischen Grundsatzes bedeutet, nach welchem — und zwar hier durch Differenzierung

zwischen der Tarifierung einheimischer und fremder Ware — der Import ausländischer Produkte, soweit dies der Schutz einheimischer Interessen erfordert, zu prohibieren ist. Die prinzipielle Ausschaltung dieses Grundsatzes entspricht nun allerdings jener Anschauungsweise, welche die Verschiedenartigkeit der nationalen Bedürfnisse, den tatsächlichen Bestand politischer Konfigurationen ignoriert und alle Kulturstaaten zu einem möglichst einheitlichen Verkehrsgebiete verschmelzen möchte. In der modernen Handelspolitik gelangt jedoch das Prinzip des Schutzes der heimischen Produktion mehr und mehr zur Geltung. Nicht als ob der vertragslose Zustand geradezu als die Signatur der künftigen Handelspolitik anzusehen wäre! Handelsverträge werden auch im Zeitalter des verschärften Protektionismus abgeschlossen werden, mag auch ihr Zustandekommen hier weit gröfseren Schwierigkeiten unterliegen als in der kosmopolitischen Ära. Jedenfalls aber werden die gegenseitigen vertragsmäfsigen Zugeständnisse in Zukunft immer weniger als Ausflüsse einer nach internationaler Annäherung strebenden Geschmacksrichtung, denn als Resultate geschäftlicher Verhandlungen sich charakterisieren, bei welchen nach streng individualisierender Methode die beiderseitigen Vorteile und Nachteile zum Ausgleich werden gebracht werden. Unter diesen Umständen ist es als ausgeschlossen anzusehen, dafs in Zukunft die nationale Tarifpolitik, deren künftige Entwicklung im vorigen Kapitel besprochen wurde, durch Verträge in so genereller Form wird unterdrückt werden, wie dies gegenwärtig durch das Paritätsprinzip geschieht.

Hierbei mufs insbesondere darauf hingewiesen werden, dafs das Paritätsprinzip als Instrument einer rationellen Vertragspolitik sich schon deshalb nicht eignet, weil das gegenseitige Zugeständnis der generellen Parität vielfach nur die formelle, aber nicht die meritorische Gleichheit herbeiführt. Denn die absolute Höhe der für dasselbe Gut

angewandten Tarifsätze ist ja bekanntlich in den einzelnen Staaten eine sehr verschiedene; wird daher die relative Gleichstellung des ausländischen und des inländischen Gutes gegenseitig zugestanden, so bedingt dies ein sehr verschiedenes Mafs der beiderseitigen Konzessionen. Dies wäre aber selbst dann der Fall, wenn tatsächlich die absolute Höhe der Frachtsätze in den kontrahierenden Staaten dieselbe wäre. Denn am Export nach dem fremden Wirtschaftsgebiete sind die einzelnen Staaten in sehr verschiedener Weise interessiert; indem nun beiderseits auf die eisenbahntarifarische Prohibition der Provenienz des anderen Vertragsstaates verzichtet wird, ist in der Regel das von der einen und von der anderen Seite gebrachte Opfer von sehr ungleicher Gröfse. Es wird fast niemals der Fall eintreten, dafs Vor- und Nachteile der Parität beiderseits sich bilanzieren; die einzelnen Staaten befinden sich vielmehr, indem sie einander schlechthin die Parität der ausländischen mit den inländischen Eisenbahntarifen zugestehen, in der Situation von Personen, die einander alles bieten, was sie besitzen, obwohl ihre Vermögenslage eine durchaus verschiedene ist. Auch aus dem eben besprochenen Gesichtspunkte erscheint daher das Paritätsprinzip als ein unzureichendes Mittel der vertragsmäfsigen Tarifbildung.

Die Unzulänglichkeit des Paritätsprinzips zeigt sich insbesondere auch hinsichtlich der Exporttarife. Selbst wenn das Paritätsprinzip in jeder Richtung zur Geltung gelangt, hindert es — wie wir wissen — nicht schlechthin die Erstellung von Exporttarifen; es schafft nur die Möglichkeit einer Gegenwirkung für den Fall, dafs beide Partner in demselben Artikel exportfähig sind. Was vollends die nur in derselben Richtung geltende Parität anbelangt, so wurde bereits oben nachgewiesen, dafs durch diese Vertragsform die Exporttarife überhaupt nicht tangiert werden. Das Paritätsprinzip verhindert somit nicht die

Erstellung von Tarifen, welche den Vertragsstaat in seinen Interessen sehr wesentlich gefährden können; zugleich wird die tarifarisch gegenüber den fremden Exporttarifen einzig zulässige Remedur, nämlich die Erstellung von inländischen Ausgleichsfrachtsätzen für das fremde Exportgut, vollständig hintangehalten. Endlich zwingt das Paritätsprinzip die sich demselben unterwerfenden Staaten, den ganzen Komplex der allgemein (ohne Richtung) formulierten Exporttarife dem Auslande zum Zwecke der Durchfuhr — auch nach gemeinsamen Absatzgebieten — zur Verfügung zu stellen. Anderseits müssen wieder die Richtungstarife, denen das Paritätsprinzip machtlos gegenübersteht, von der Gegenseite als störendes Element empfunden werden.

Es könnte nun vielleicht daran gedacht werden, in den Verträgen die Exporttarife überhaupt auszuschliefsen; allein es ist wohl nicht anzunehmen, dafs eine Methode sich als zweckdienlich erweisen wird, welche die Staatsverwaltungen nötigen würde, auf ein sehr wichtiges Mittel der Exportförderung in Bausch und Bogen zu verzichten. Insbesondere kommt in Betracht, dafs auch hier der Austausch der Vertragsobjekte in der Regel ein sehr ungleichmäfsiger sein würde, da ja die einzelnen Staaten an dem Bestande der Exporttarife keineswegs in egaler Weise interessiert sind. Augenscheinlich erheischen demnach die Exporttarife eine besondere vertragsmäfsige Behandlung, und zwar eine solche, welche in das herrschende Vertragssystem sich nicht einfügen läfst.

Individualisierende Tarifverträge.

Wenn wir nun fern am Horizont die Umrisse der künftigen vertragsmäfsigen Tarifpolitik zu erkennen suchen, so scheint eines mit Klarheit sich zu ergeben: dafs jene generalisierende Form der Tarifbindung, wie sie unsere heutige Vertragspolitik beherrscht, an Bedeutung verlieren und dafs im gleichen Mafse das Prinzip der Individualisierung in den Vordergrund treten wird. Ist

doch gewifs nicht anzunehmen, dafs die künftige Handelspolitik das Gebäude des autonomen Tarifschutzes, dessen Ausgestaltung im vorigen Kapitel geschildert worden ist, durch die Aufrechterhaltung der generellen Parität wieder zerstören wird. Wie in der Zollpolitik, so wird auch hier das autonome Tarifsystem den Ausgangspunkt der Vertragsverhandlungen bilden. In den Verträgen selbst aber wird es sich nicht mehr ausschliefslich um eine universelle, alle Artikel in einer allgemeinen Formel umfassende Gleichstellung der Tarife für in- und ausländisches Gut handeln, sondern einerseits um die Beseitigung konkreter Differenzierungen, d. h. um die Herstellung der Parität in der Tarifierung einzelner, sorgfältig ausgewählter Güterkategorien, anderseits aber auch — nach Art der in der Zollpolitik bekannten Tarifverträge — um Vereinbarungen über die absolute Höhe individuell bestimmter Frachtsätze[1].

Derartige Abmachungen werden als die notwendige Folge einer konsequenten Durchbildung der autonomen Eisenbahntarifpolitik zur Erscheinung gelangen. In demselben Mafse, als die einzelnen Staaten nicht nur zollpolitisch, sondern auch eisenbahntarifarisch sich von einander abschliefsen werden, mufs das Bedürfnis nach Herstellung eines modus vivendi sich ergeben; und zwar dies um so mehr, als manche Tarifmafsregel, wie dies ja auch sogar heute schon der Fall

[1] Auch eine Kombination beider Formeln ist sehr wohl denkbar. Unter Umständen wird nämlich mit der Möglichkeit zu rechnen sein, dafs durch Verbilligung der Traktionskosten usw. die Tarife für heimisches Gut unter die vertragsmäfsigen Sätze herabgedrückt werden. Für diesen Fall könnte durch eine Kombination des Prinzips der Erstellung konkreter Vertragssätze mit dem Paritätsprinzip dafür gesorgt werden, dafs an derartigen Tarifermäfsigungen auch der andere Vertragsstaat partizipieren könne; es wird nämlich vereinbart werden, dafs die fremde Ware paritätisch zu behandeln ist, mindestens aber einen bestimmten Frachtsatz geniefsen soll.

ist, nicht so sehr dem Bedürfnisse der Paralysierung auswärtiger Frachtbestimmungen, als vielmehr lediglich dem Retorsionsgedanken, d. h. der Tendenz entspringen wird, den fremden Staat durch Revanchemafsregeln zur Nachgiebigkeit zu zwingen. Wenn z. B. der Staat A eisenbahntarifarisch den Import gewisser Güter erschwert, so wird das hierdurch betroffene Land B sehr leicht — und zwar selbst ohne Rücksicht auf sonstige Argumente — veranlafst werden, die Einfuhr solcher Güter zu erschweren, an deren Export der Staat A interessiert ist. Vollends aber wird das Land B bestrebt sein, auf andere Weise — wie insbesondere durch Exporttarife — den Absperrungsmafsregeln des Nachbarstaates entgegenzuwirken. Hiermit aber werden auch die Voraussetzungen für die vertragsmäfsige Ausgleichung der vorhandenen Gegensätze gegeben sein. Im Wege wechselseitiger Kompensationen werden die Staaten bemüht sein, für den Transport ihrer Waren im fremden Lande jene Zugeständnisse zu erreichen, welche das letztere den eigenen Gütern gewährt; ja es ist nicht ausgeschlossen, dafs unter Umständen — gegen Einräumung adäquater Gegenkonzessionen — hier und da sogar solche Frachtermäfsigungen werden durchgesetzt werden, welche der andere Kontrahent den eigenen Provenienzen verweigert, sei es, dafs bezüglich einzelner Waren zu Gunsten des Vertragsstaates die Unterschreitung der allgemeinen Tarifsätze, mit andern Worten: die Erstellung direkter Import- (bezw. Durchzugs-) und Transittarife, ohne ziffermäfsige Beschränkung wird gestattet werden, oder dafs in dieser Hinsicht gewisse Minimalsätze zur vertragsmäfsigen Feststellung gelangen werden. Ebenso wird jeder Staat sich bemühen, nach Möglichkeit den Kompaziszenten zur Beseitigung lästiger Exportbegünstigungen (insbesondere von Richtungstarifen) zu veranlassen oder die betreffenden Tarifsätze entsprechend zu binden. So wird, mag immer-

hin das generelle Paritätsprinzip aus der künftigen Tarifpolitik nicht vollständig verschwinden, doch jedenfalls — als Analogon zum zollpolitischen Tarifvertrag — die vertragsmäfsige Festlegung der Parität betreffs einzelner Güterkategorien, sowie die vertragsmäfsige Fixierung konkreter Frachtsätze die hervorragendste Rolle spielen[1]. Hier wird jener Charakter der Handelspolitik sich ausbilden, welcher in der Zollpolitik heute bereits gegeben erscheint, nämlich das Prinzip des do ut des, das Verhandeln von Fall zu Fall, das Feststellen der Transportbedingungen für jede einzelne Position — mit einem Worte: die Methode der sorgfältigsten Individualisierung. Dann erst, wenn auch auf dem Gebiete der Tarifpolitik dieses individualisierende System der gegenseitigen Kompensationen zur Entfaltung gelangt sein wird, dann erst wird man sagen können, dafs die Tarifpolitik als unentbehrliche Stütze des Zollwesens ein integrierender Bestandteil der modernen Handelspolitik geworden sei.

Es ist allerdings nicht zu verkennen, dafs derartige Tarifbindungen, wie sie eben geschildert wurden, der freien Beweglichkeit des Tarifwesens einschneidende Beschränkungen auferlegen werden. Die Eisenbahntarife sind ja durchaus nichts Festes und Unabänderliches, sie schmiegen sich den Produktionsbedingungen an; sie sind insbesondere auch abhängig von den Konkurrenzverhältnissen, welche durch Nachbarbahnen, Wasserwege usw. geschaffen werden. Eine Bindung der Tarifsätze auf längere Zeiträume bedeutet daher eine sehr wesentliche Behinderung der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung. In demselben Mafse aber wird die Stabilisierung gewisser Frachtsätze dem Vertragsstaate wertvoll, da er durch dieselbe den Folgen

---

[1] Etwas ähnliches gilt bereits heute im Verhältnisse zwischen Österreich und Ungarn; vgl. S. 88, Anm. 2. — Siehe auch Freud, Die Eisenbahntarife im Zoll- und Handelsbündnis, Neue Freie Presse vom 9. Juni 1903.

unberechenbarer Tarifschwankungen vorzubeugen vermag. Dieses Bedürfnis wird auf beiden Seiten vorhanden sein und aus dieser Sachlage resultiert eben der Vertrag. Beide Staaten übernehmen die Last der Tarifbindung, gewinnen aber dadurch eine gesicherte Tariflage im gegenseitigen Verkehr. Wie weit hierin jeder Staat gehen mag, welche Bindungen schliefslich von der einen und von der andern Seite als kompensabel angesehen werden: dies hängt von der konkreten Sachlage ab, welch letztere den einzelnen Staat veranlassen wird, darüber schlüssig zu werden, ob seine Interessen überhaupt eine Einschränkung der Tariffreiheit gestatten, und in welchem Ausmafse hier Leistungen und Gegenleistungen als Tauschobjekte in den Kauf gehen können. Übrigens sei noch bemerkt, dafs unter Umständen einzelne Zugeständnisse auch an gewisse Voraussetzungen geknüpft und nur für jenen Zeitraum eingeräumt werden könnten, innerhalb dessen diese Voraussetzungen vorhanden sind. So wäre es z. B. denkbar, dafs gewisse niedrige Tarifsätze einer Staatsbahn nur bis zur Verstaatlichung einer konkurrierenden Privatbahn gebunden werden, wenn etwa für diesen Fall die Staatsbahnverwaltung sich unbedingt freie Hand bewahren wollte.

Die Meistbegünstigung.

Was die allgemeine Meistbegünstigung betrifft, so bestehen für dieselbe noch geringere Chancen als für die generelle Parität. Dies folgt schon daraus, dafs künftighin die Herabsetzung der Tarife für fremde Provenienzen unter die für das Inland geltenden Ziffern in weit beschränkterem Mafse zur Erscheinung gelangen wird, als dies bisher der Fall war. Differenzierungen zu Gunsten des Auslandes werden — und zwar schon im autonomen Tarifschema — bei solchen Artikeln Platz greifen, deren Ein- und Durchfuhr dem Inlande nicht schädlich sein kann; vertragsmäfsig wird hier und da — wie oben angedeutet wurde — auch von dieser Voraussetzung abgesehen werden. Rücksichtlich derartiger Fälle wird also

die Einräumung der Meistbegünstigung an dritte Staaten von Bedeutung bleiben. Indes haften der allgemeinen Meistbegünstigung in der Tarifpolitik dieselben Mängel an wie in der Zollpolitik. Sie generalisiert mechanisch in solchem Maſse, daſs alles gegenseitige Abwägen der wechselseitigen Zugeständnisse hinwegfällt. Daher fehlt es auf dem Gebiete der Zollpolitik nicht an Beispielen, welche dartun, daſs durch die Meistbegünstigungsklausel die einem Vertragsstaate im schweren Kampfe und gegen wesentliche Kompensationen eingeräumten Vorteile dritten Staaten automatisch und ohne entsprechende Gegenleistung zufielen, ja daſs diese letzteren sogar ausschlieſslich in die Lage kamen, die Vorteile der Situation zu genieſsen. Gegen die allgemeine Meistbegünstigung hat sich daher in jüngerer Zeit eine heftige Opposition erhoben, welche voraussichtlich nicht ohne praktische Konsequenzen bleiben wird. So ist es denn kaum als wahrscheinlich zu bezeichnen, daſs der Meistbegünstigungsklausel ein längeres, d. h. ein über die nächste Handelsvertragsperiode hinausreichendes Dasein wird beschieden sein. Auch an der Tarifpolitik wird sicherlich die in dieser Hinsicht gewonnene Erkenntnis nicht spurlos vorübergehen, und zwar dies um so weniger, als die Verschiedenartigkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse zwischen den einzelnen Staaten schon unter dem gegenwärtigen Regime — trotz der zollpolitischen Herrschaft der Meistbegünstigungsklausel — auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens eine ausgedehntere Anwendung dieses Prinzips hintangehalten hat.

Hiermit soll nun freilich nicht gesagt sein, daſs das Meistbegünstigungsprinzip aus der Handels-, und insbesondere aus der Tarifpolitik gänzlich verschwinden wird. Sie wird vielmehr aller Voraussicht nach in veränderter Form sich erhalten, indem die allgemeine durch die bebeschränkte Meistbegünstigung vielfach wird ersetzt werden. Bis heute ist das letzterwähnte System allerdings

nur in schwachen Ansätzen auf dem Gebiete des Zollwesens vorhanden. So ist dasselbe insbesondere in den amerikanischen Reziprozitätsverträgen zur Geltung gelangt, indem die Vereinigten Staaten von Nordamerika die Meistbegünstigung nicht mehr unbedingt, sondern nur mehr bei Gewährung entsprechender Gegenleistungen zugestehen[1]. Die Idee der beschränkten Meistbegünstigung tritt weiters zu Tage in jenen Zollermäfsigungen, welche unter dem Titel der „Grenzbegünstigung“ oder der „Gebietsbegünstigung“ zu dem Zwecke gewährt werden, um zu verhindern, dafs dieselben ipso iure auf die meistbegünstigten Nationen übertragen werden. Hierher gehört ferner die bereits vielfach erörterte Frage, ob nicht etwa die gegenüber fremden Exportprämien zu ergreifenden Retorsionsmafsnahmen der Anwendung des Meistbegünstigungsprinzips entzogen werden sollen. Mag uns nun immerhin die „beschränkte Meistbegünstigung“ heute noch als embryonales Gebilde erscheinen, so ist es doch nicht unwahrscheinlich, dafs sie in unserer künftigen Handelspolitik eine wichtige Rolle zu spielen berufen ist.

Dies gilt denn nun insbesondere auch von der vertragsmäfsigen Eisenbahntarifpolitik. Verschiedene Modifikationen lassen sich hier ersinnen. Abgesehen von der oben erwähnten Reziprozität könnte daran gedacht werden, die Meistbegünstigung mit Ausschlufs der gewissen Staaten eingeräumten Begünstigungen zuzugestehen, eventuell auch mit Ausschlufs der Tarifsätze für gewisse Artikel, hinsichtlich welcher nur spezielle, aber nicht generelle Ermäfsigungen angemessen erscheinen mögen. Vor allem aber dürfte hier die Restriktion der Meistbegünstigung auf dieselbe Richtung und dieselbe Strecke in Betracht kommen (vgl. oben S. 81). Wie nun immer dieses

[1] S. auch den österreichisch-russischen Handelsvertrag vom 2./14. September 1860, Art. XII.

Problem — jedenfalls im Anschlusse an die Entwicklung der Zollpolitik — gelöst werden mag: jedenfalls wird der generellen Meistbegünstigung auf dem Gebiete der Eisenbahntarifpolitik eine hervorragende Bedeutung und eine herrschende Stellung kaum beschieden sein.

Die Feststellung der Provenienz.

Je vorsichtiger hinsichtlich einzelner Güterarten mit der Einräumung der Parität oder der Meistbegünstigung und mit der vertragsmäfsigen Festlegung individueller Import-, Durchzugs- und besonderer Transittarife wird vorgegangen werden, um so schärfer wird die Notwendigkeit der Beschränkung des konzedierten Vorteils auf den Vertragsstaat hervortreten. Die Sicherstellung der Provenienz gewinnt, je mehr die generalisierenden, einer kosmopolitischen Tendenz entspringenden Vertragsklauseln durch die Individualmaxime ersetzt werden, an Bedeutung; das schon im zweiten Kapitel des ersten Abschnitts berührte Problem stellt sich uns daher hier neuerdings in den Weg. Denn in der Tat wäre es ja beim Mangel entsprechender Kautelen sehr wohl denkbar, dafs die einem Staate eingeräumten Begünstigungen vom Hinterlande dieses Kompaziszenten benützt werden, wenngleich dieses auf die Begünstigung formell keinen Anspruch hat und materiell keinerlei Gegenleistung erbringt.

Die Zollpolitik nimmt in dieser Beziehung eine schwankende Haltung ein. Bald wird die Zollbegünstigung dem durch Ursprungszertifikate gedeckten Erzeugnisse des Vertragsstaates vorbehalten; bald begnügt man sich mit dem Ausschlusse der notorisch aus dritten Staaten stammenden Ware; bald wird die vertragsmäfsige Behandlung jeder Sendung zu Teil, die überhaupt aus dem freien Verkehre des anderen Staates herrührt.

In der Zollpolitik findet sich somit kein verläfslicher Anhaltspunkt für die eisenbahntarifarische Lösung des Problems. Dafs die Bezugnahme auf die Staatsangehörigkeit oder den Wohnsitz des Verfrachters nicht einwandfrei ist,

wurde auf S. 84 dargelegt. Selbst die Einschränkung des Begriffs der vertragsmäfsig zu behandelnden Ware auf die Erzeugnisse des anderen Landes schliefst die Umexpedition des aus dritten Staaten provenierenden Gutes nicht aus. Anderseits kann an die allgemeine Verwendung von Ursprungszertifikaten nicht wohl gedacht werden, da hieraus eine ungeheure Erschwerung des Verkehrs sich ergeben würde. Aufserdem kommt in Betracht, dafs sehr viele Güter als Rohstoffe oder Halbfabrikate aus anderen Ländern in den Vertragsstaat eingeführt und dort in den verschiedensten Kombinationen verarbeitet werden, so dafs die Entscheidung der Frage, in welchem Stadium des technischen Produktionsprozesses die Produktion des Vertragsstaates beginnt, die allergröfsten Schwierigkeiten bereiten würde. Mit dem Begriff des „Erzeugnisses" läfst sich übrigens schon deshalb nicht operieren, weil es nicht wohl angeht, die paritätische, bezw. meistbegünstigte Behandlung den tatsächlich nationalisierten, d. h. den in den freien Handelsverkehr des Vertragsstaates übergegangenen Produkten dritter Staaten zu versagen. Es wären somit, um zum Begriff der Ware des Vertragsstaates zu gelangen, aus dem Kreise der von dort einlangenden Güter neben den eigentlichen Transitwaren noch jene Transporte zu eximieren, welche — ohne als solche deklariert zu sein — dennoch den wirtschaftlichen Charakter der Transitware an sich tragen.

Hierzu bietet sich nun ein geeignetes Mittel dar in der Erstellung von internationalen (direkten) Richtungstarifen. Wenn die dem Vertragsstaate für Import und Durchzug gewährten Begünstigungen nicht allgemein, sondern nur von bestimmten — selbstverständlich vereinbarten — Aufgabsstationen des Vertragsstaates gegeben werden, dann kann — bei entsprechender Auswahl der letzteren — die Tarifbegünstigung so eingerichtet werden,

dafs dritte Staaten tatsächlich von derselben ausgeschlossen werden. Eine formelle Beschränkung der Tarifermäfsigung auf den Vertragsstaat würde in diesem Falle nicht Platz greifen. Bei einzelnen Transporten wird ja vielleicht wirklich der dritte Staat in ungerechtfertigter Weise an derselben partizipieren; im grofsen und ganzen aber wird die eben erwähnte Methode ihren Zweck in verläfslicher und durchaus einfacher Weise erfüllen. Überdies könnten die Vertragsstaaten sich verpflichten, den ermäfsigten Tarif nur für solche Güter anzuwenden, welche in der betreffenden Station aufgegeben werden, hingegen ihn den umgeladenen Waren zu verweigern.

Der angeführte Modus wäre allerdings nur im Nachbarverkehre praktikabel. Insoweit transito oder per mare einlangende Güter in Betracht kämen, wäre der Nachweis zu erbringen, dafs die Ware im Vertragsstaate erzeugt, bezw. aufgegeben wurde. Hier wird es erforderlich sein, den Begriff der vertragsmäfsig zu behandelnden Ware durch konkrete Bestimmungen zu determinieren[1].

---

[1] Diesbezüglich wird analog vorzugehen sein wie bei autonomer Einräumung von Frachtbegünstigungen für inländische Güter (vgl. S. 81 ff.), wobei ja auch der Begriff der Inlandsware durch spezielle Normen zu fixieren wäre. Allerdings ist in diesen Fällen die Kontrolle weitaus einfacher als gegenüber dem Auslande.

Drittes Kapitel.

Die Realisierung der Handelspolitik auf dem Gebiete des Tarifwesens.

Vorbemerkung.

Wir haben in den vorigen Kapiteln dieses Abschnittes die Ziele angedeutet, nach welchen unser Eisenbahntarifwesen durch die Handelspolitik in Hinkunft wird gewiesen werden, wobei vorerst die Frage aufser Betracht blieb, auf welchem Wege die praktische Realisierung der aufgestellten Grundsätze voraussichtlich erfolgen wird.

Ehe wir uns nunmehr diesem Thema zuwenden, dürfte es zweckmäfsig erscheinen, in gedrängter Kürze die handelspolitischen Konklusionen zu rekapitulieren, zu welchen wir betreffs der künftigen Entwicklung des Eisenbahntarifwesens gelangt sind.

Auf dem Boden der autonomen Tarifpolitik handelt es sich zunächst um eine aus handelspolitischem Gesichtspunkte vorzunehmende Korrektur der Güterklassifikation, wobei jedenfalls, soweit ein Schutzbedürfnis inländischer Produktionszweige vorliegt, dafür zu sorgen sein wird, dafs etwaige Detarifierungen nur mit der ausdrücklichen Beschränkung auf inländische Provenienzen vorgenommen werden. Ebenso wären ermäfsigte Transittarife nur insofern zuzulassen, als hieraus keinerlei Konkurrenzierung des Absatzes heimischer Güter durch fremde Waren im gemeinsamen Absatzgebiete erwachsen

kann. Selbst im Falle der Wegekonkurrenz wären nach Möglichkeit die dem Export heimischer Waren dienenden Frachtsätze den Transittarifen gleichzustellen. Weiters wird ein sorgfältiger Ausbau des Systems der Exporttarife ins Auge zu fassen sein. Auch in dieser Beziehung ist — durch Richtungsbestimmung resp. Provenienzbedingung — zu verhüten, dafs nicht etwa zum Schaden inländischer Produktionsinteressen der Durchzug fremder Waren erleichtert werde. Die Vertragspolitik wird zum Inhalte haben die Abschwächung der Frachtdifferenzierungen für importierte oder transitierende Güter, so dafs die Parität mit dem Inlande oder selbst die Unterschreitung der für inländische Waren erstellten Tarife — eventuell mit Bindung konkreter Frachtsätze — an die Stelle der autonom konstruierten Tarifmafsregeln zu treten hätte. Ebenso würden sich für gewisse Exporttarife vertragsmäfsige Erhöhungen jener Maximalsätze ergeben, welche auf dem Gebiete der autonomen Tarifpolitik im Interesse des Exports heimischer Produkte erstellt wurden, so zwar, dafs es den Bahnen gestattet wäre, die betreffenden Tarifsätze bis zu jener Ziffer zu erhöhen, welche von den Staaten vertragsmäfsig festgesetzt wurde. Unter Umständen könnte es sogar durch den Vertrag den Bahnen verwehrt werden, unter diesen Sätzen die betreffenden Waren nach dem Vertragsstaate zu befördern. Ein weiterer Vertragspunkt könnte etwa darin bestehen, dafs aus den Tarifen, welche den Export aus dem Inlande befördern sollen, jene autonomen Beschränkungen zu entfernen seien, welche bestimmt sind, den Durchzug fremder Waren zu verhindern.

Es ergibt sich nun von selbst, dafs an die Verwirklichung der gekennzeichneten Postulate unter der Herrschaft jener Prinzipien, von welchen die heutige Tarifgestaltung in weitestgehendem Mafse beeinflufst wird, nicht gedacht werden könnte.

A. Die Staatsbahnen.

Allerdings weist die Tarifbildung der Staatsbahnen, wie schon in der Einleitung betont wurde, vielfach gemeinwirtschaftliche Tendenzen auf. Indes erschöpfen sich dieselben zumeist in der Durchführung des Grundsatzes der allgemeinen Tarifermäſsigung, eines Grundsatzes, der — wie wir wissen — in der angegebenen Form den Anforderungen der Handelspolitik keineswegs entspricht. Hiervon abgesehen, zeigen die Tarife der Staatsbahnen in überwiegendem Maſse eine rein privatwirtschaftliche Veranlagung. In dieser Beziehung wird also, soll die Handelspolitik auf dem Gebiete des Tarifwesens kraftvoll zur Geltung gelangen, eine gewisse Modifikation der leitenden Grundsätze einzutreten haben. Als maſsgebend ist hierbei der Gesichtspunkt anzusehen, daſs die Staatsbahnen sich immer selbst zu erhalten haben. Die handelspolitische Durchbildung des Tarifwesens wird dieses Ziel keineswegs verrücken; tatsächlich wird für die Staatsbahnen die Gefahr der Passivität durch die allgemeine Herabsetzung der Tarife[1] weit mehr heraufbeschworen als durch deren handelspolitische Ausgestaltung. Im übrigen aber hätte das Prinzip der Erzielung von Reinerträgen den Wirtschaftsplan der Staatsverwaltung minder intensiv zu beeinflussen, als dies heute der Fall ist. Die Staatsbahnen werden nicht mehr in erster Linie dazu bestimmt sein, aus finanzpolitischem Gesichtspunkte durch ihre Reinerträgnisse die allgemein-staatlichen Zwecke zu alimentieren; vielmehr werden sie in hervorragenderem Maſse berufen sein, durch ihre Tarifpolitik den volkswirtschaftlichen, speziell den handelspolitischen Interessen zu dienen.

Ein derartiger Umschwung im Charakter des Staatsbahnbetriebes wird gewiſs nur langsam und selbstverständ-

[1] Über die staatsfinanziellen Konsequenzen derartiger Tarifermäſsigungen vgl. Kaizl, Passive Eisenbahnen, Separatabdruck aus der Wiener Wochenschrift „Die Zeit“, 1895.

lich in den einzelnen Staaten nach Mafsgabe der Finanzlage sich vollziehen; ist er aber einmal eingetreten, dann wird er in jenen Ländern, welche das Staatsbahnsystem akzeptiert haben, zur unmittelbaren Erscheinung gelangen.

B. Die Privatbahnen.

Insofern jedoch Privatbahnen in Frage kommen, ist die Sachlage eine bei weitem verwickeltere. Begreiflicherweise sind die letzteren, wiewohl auch sie gemeinwirtschaftliche Mafsnahmen nicht selten zur Durchführung bringen, vom privatwirtschaftlichen Prinzipe noch weit mehr beherrscht als die Staatsbahnen. Bei staatlicher Realisierung der handelspolitischen Prinzipien müssen sich daher vielfache Konflikte mit den singularwirtschaftlichen Interessen der Privatbahnen ergeben. Wir haben demnach zu untersuchen, ob der gegenwärtige Stand des Verwaltungsrechts es gestattet, die eisenbahntarifarischen Postulate der Handelspolitik zu verwirklichen oder ob hier eine grundlegende Reform als Vorbedingung einer handelspolitischen Ausgestaltung des Tarifwesens anzusehen ist.

1. Autonome Tarifpolitik im Verhältnis zu den Privatbahnen.

Diesbezüglich fassen wir zunächst die autonome Tarifpolitik ins Auge.

Dreifacher Art sind die Mittel, welche gegenwärtig der Staatsverwaltung behufs gemeinwirtschaftlicher Beeinflussung des Tarifwesens der Privatbahnen zur Verfügung stehen.

a. Das Konzessionsprinzip.

Durch das Konzessionssystem, welches in allen Kulturländern das Verhältnis des Staates zu den Privatbahnen beherrscht, ist erstens der Staatsverwaltung die Möglichkeit geboten, aus Anlafs der Eröffnung neuer Privatbahnen die Tarife derselben nach freiestem Ermessen zu gestalten.

b. Das Prinzip der imperativen Tarifregulierung.

Zweitens enthält die Gesetzgebung der meisten Staaten abstrakte Normen, welche die Regulierung der Tarife bestehender Privatbahnen zum Gegenstande haben.

In dieser Beziehung ist zunächst hervorzuheben, dafs einzelne Gesetze direkt die Tarifbildung zum Objekte legislativer Anordnungen machen. Es sei z. B. erinnert an das englische und amerikanische Verbot der Differentialtarife (S. 106) und an die gesetzliche Unterdrückung der bestimmten Personen zugedachten Begünstigungen (Art. 11 des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, § 7 des österreichischen, bezw. ungarischen Betriebsreglements für die Eisenbahnen vom 10. Dezember 1892). Für unser Thema sind jedoch die betreffenden Normen von geringerem Belange, da sie — etwa mit Ausnahme des englischen Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetzes vom 10. August 1888 und der amerikanischen Intestate Commerce Act — als Instrumente der Handelspolitik nicht angesehen werden können.

In höherem Mafse erregen unsere Aufmerksamkeit jene gesetzlichen Bestimmungen, welche die Verwaltungsbehörde zu einer imperativen Regulierung der Eisenbahntarife ermächtigen.

Wir unterscheiden in dieser Hinsicht mehrere Systeme. Und zwar wollen wir zunächst jenes System erörtern, für welches der französische Rechtszustand als typisch angesehen werden kann.

In Frankreich steht der Regierung (dem Minister der öffentlichen Arbeiten) das Genehmigungsrecht (homologation) hinsichtlich aller zur Einführung gelangenden Tarife zu [1]. Die Generalinspektoren sind mit der eingehendsten Prüfung der Tarifvorschläge betraut, insbesondere auch bezüglich ihrer Wirkung auf den Wettbewerb der verschiedenen Industrie- und Handelsbezirke.

[1] Art. 44 der Ordonnance vom 15. November 1846: „Aucune taxe, de quelle nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la Compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des travaux publics."

Das gesamte Material wird sodann dem Comité consultatif des chemins de fer vorgelegt, welches in Gemeinschaft mit der Direction générale des chemins de fer beim Minister die Anträge auf Genehmigung, Abänderung oder Nichtgenehmigung stellt[1]. Ebenso sind in der Schweiz alle Tarife dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen (Art. 35 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872). Nach § 14 des preufsischen Gesetzes über die Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 steht der Behörde — fünf Jahre nach der Betriebseröffnung — das Recht zur Genehmigung der Beförderungspreise, und zwar hinsichtlich ihrer Höchstbeträge zu. In Württemberg sind nach dem Gesetze vom 18. April 1843, betreffend den Bau von Eisenbahnen, die von den Privatbahnen einzuführenden Tarife der Regierung zur Genehmigung zu unterbreiten[2].

Insofern nun allerdings den Regierungen nach dem erörterten Systeme, welches wir als dasjenige der Homologation bezeichnen wollen, lediglich das Recht zur Prüfung aller neuen Tarife, bezw. aller von den Bahnen projektierten Tarifänderungen zusteht, ist der Einflufs, den sie auf die Tarifbildung auszuüben befugt sind, immerhin ein wesentlich beschränkter. Hinsichtlich des einmal genehmigten Tarifs entbehrte nämlich in den betreffenden Staaten die Regierung jeder weiteren Ingerenz; die Genehmigung wird — wenn wir den Gedanken juristisch ausdrücken wollen — als ein Verwaltungsakt betrachtet, welchem materielle Rechtskraft zukommt, der also von der Staatsverwaltung nicht zurück-

---

[1] Pauer, Lehrbuch des Eisenbahntarifwesens, 1900, S. 355. — Maurice Block, Dictionnaire de l'administration française, 1893, Art. chemins de fer.

[2] Im Entwurfe des deutschen Reichseisenbahngesetzes vom Jahre 1874 (§§ 28—30) wurde dem Reichseisenbahnamt die Befugnis zugesprochen, „die für die Bildung der Beförderungspreise im allgemeinen mafsgebenden Grundsätze festzustellen."

genommen werden kann. Hiermit sind nun, da die Initiative zur Änderung bestehender Tarife von den Bahnen ausgehen mufs, der staatlichen Tarifpolitik ziemlich enge Grenzen gezogen[1]. Zutreffend sagte daher Pelletan im Motivenberichte zu seinem 1890 der französischen Kammer unterbreiteten Gesetzesvorschlage über die Eisenbahntarife[2]: „En effet, les compagnies ayant seules le droit d'initiative pour chacun de ces abaissements, restent manifestement maîtresses de son importance, de sa nature et des conditions qu'elles y veulent mettre. L'État ne peut que maintenir un état de choses surанné en repoussant leurs propositions ou subir leur bon plaisir en les acceptant." Pelletan gelangt zu der Schlufsfolgerung: „L'autorité de l'Etat français sur les taxes de transport est tout-à-fait insuffisante, parce qu'elle est purement négative. Elle est efficace pour maintenir les taxes existantes, elle est absolument impuissante pour les corriger."

Augenscheinlich tritt nun der eben erörterte Übelstand in wesentlich abgeschwächterForm zu Tage, insofern die Bahnen verpflichtet sind, nicht nur ihre Tarifprojekte der Regierung zur Genehmigung vorzulegen, sondern auch die genehmigten Tarife einer periodischen Revision zu unterziehen und die Tarife zu diesem Zwecke von Zeit zu Zeit der Staatsverwaltung zur neuerlichen Prüfung einzureichen. Hiermit wird der Genehmigung des Tarifs nicht geradezu der Charakter einer widerruflichen Polizeierlaubnis aufgeprägt; wohl aber wird — wie dies ja im Verwaltungsrechte häufig genug geschieht —

---

[1] Vgl. Lyon-Caen und L. Renault, Traité de droit commercial, 1899, p. 581 ff. Auf p. 585 wird ausdrücklich bemerkt: „Dès que le Ministre a homologué un tarif, il y a un droit acquis au profit de la compagnie."

[2] Documents parlamentaires, chambre, 1890, p. 230 (s. oben S. 107).

die staatliche Erlaubnis einer Willensbetätigung auf eine bestimmte Zeit beschränkt.

Die eben besprochene Konstruktion findet sich im § 10, lit. e des für Österreich und Ungarn geltenden „Eisenbahn-Konzessionsgesetzes“ (Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.G.Bl. Nr. 238); die ersten zwei Absätze dieses Paragraphen lauten in ihrer gegenwärtigen Fassung:

„Die festgesetzten, von drei zu drei Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport und für die Nebengebühren sind dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Bei Festsetzung des Tarifes wird auf sämtliche obwaltende Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen usw. angemessene Rücksicht genommen“ [1].

Prinzipiell ist somit in Österreich sowie in Ungarn der Regierung die Möglichkeit geboten, von drei zu drei Jahren die Tarifbildung der Privatbahnen nach freiem Ermessen zu gestalten, da die Staatsverwaltung jedem Tarifantrage die Genehmigung zu versagen rechtlich befugt ist [2].

---

[1] In einem beschränkteren Sinne wurde übrigens das Recht der Staatsverwaltung zur Regulierung der Tarife bereits in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R.G.Bl. Nr. 1 ex 1852) statuiert. § 66, Abs. 2 dieser kaiserlichen Verordnung lautet nämlich: „Insbesondere bleibt der Staatsverwaltung mit Rücksicht auf die bestehenden Rechte die Befugnis, aus öffentlichen Rücksichten übertriebene Anforderungen in den Tarifsätzen zu mäfsigen usw.“

[2] Aus diesem Gesichtspunkte verfügte auch die Verordnung des österr. Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1896, Z. 459, I (Verordnungsblatt Nr. 82), dafs bei einzuführenden Tarifen, sowie bei Tarifänderungen überhaupt, jedesmal die Grundlagen derselben und die Motive anzugeben sind, welche eine Änderung, bezw. Ermäfsigung oder Erhöhung der Sätze veranlafst haben (§ 5).

Mit der zitierten Bestimmung befindet sich in nahezu wörtlichem Einklange § 10, Z. 6 der bayrischen Verordnung vom 20. Juni 1855. In ähnlicher Weise normiert ferner das spanische Gesetz vom 29. November 1877 im Art. 49, dafs zu Ende des fünften Betriebsjahres und in der Folge von fünf zu fünf Jahren die Tarife einer Revision zu unterziehen sind. Wenn die Regierung eine Herabsetzung der Tarife für angemessen erachtet, kann die Eisenbahngesellschaft durch ein Gesetz zur Durchführung der Revision verhalten werden[1].

Weiter geht — und hiermit gelangen wir zum System der unbeschränkten Tarifhoheit — das niederländische Gesetz vom 9. April 1875; es beschränkt sich nicht auf die staatliche Genehmigung der Tarife, sondern erteilt geradezu der Regierung die Ermächtigung, eine Herabsetzung der Tarife anzuordnen, und zwar unter der Bedingung, dafs die Eisenbahngesellschaft aus Staatsmitteln für die aus der Tarifänderung etwa resultierenden Verluste entschädigt werde[2].

Gleiches gilt von Italien. Nach Art. 272 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten vom 20. März 1865, n. 2248, bedarf jede Tariferhöhung, sowie die Versetzung eines Gutes in eine höhere Tarifklasse der Genehmigung der Regierung; aufserdem aber hat die letztere nach Art. 44 des Capitolato d'oneri (d. h. des Verzeichnisses der Konzessionsbedingungen) die Befugnis, die Frachttarife unter die eingeführten Höchstgrenzen sowohl für den inneren und den direkten Verkehr, als zur Förderung der Ausfuhr nationaler Erzeugnisse herabzusetzen. Der Konzessionär ist verpflichtet, eine diesbezügliche Regierungsmafsnahme zum vorgeschriebenen Termine in Kraft treten zu lassen.

---

[1] Pelletan, a. a. O., p. 232.

[2] Röll, Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, 1895, VII, S. 3160.

Infolge der in den Jahren 1871/73 sich Bahn brechenden „Grangerbewegung" wurden auch in mehreren Staaten der nordamerikanischen Union (Jowa, Ohio, Illinois, Michigan, Wisconsin, Minnesota, Missouri) Eisenbahnämter geschaffen, deren Befugnisse so weit gingen, dafs sie selbständig und ohne Mitwirkung der Bahnen deren Tarife bestimmten. Diese Befugnis wurde allerdings später wieder eingeschränkt. In Betreff des Verkehrs zwischen den einzelnen Staaten der nordamerikanischen Union hat jedoch die durch das Gesetz vom 4. Februar 1887 geschaffene Interstate Commerce Commission dafür zu sorgen, dafs die Tarife — bei sonstiger Haftung für Schadenersatz — vernünftig und billig (reasonable and just) seien (§ 1, Abs. 4 und § 8)[1].

Dafs vollends in Rufsland die Staatsverwaltung rücksichtlich der Eisenbahntarife geradezu omnipotent erscheint, kann gewifs nicht befremden. Abgesehen von dem Erfordernis der Genehmigung aller Tarife durch das Finanzministerium behält sich nach den „Bestimmungen über die Tarife der Eisenbahnen und die Behörden für Tarifangelegenheiten" (bestätigt am 8. März 1889) die Regierung behufs Wahrung der Interessen der Bevölkerung, der Industrie, des Handels und des Fiskus die oberste Leitung bei Erstellung von Tarifen seitens der Eisenbahnen vor (§ 2)[2]. Die oberste Leitung der Re-

---

[1] Vgl. Aschrott, Die amerikanischen Eisenbahnen und das neue Eisenbahngesetz in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Schmollers Jahrb. für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, XIII. Jahrg. S. 1421 ff.; v. d. Leyen, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, III, Artikel Eisenbahnen, S. 555.

[2] Bereits im Jahre 1887 war der Regierung durch den Staatsrat im Prinzip die Leitung und Beaufsichtigung der Eisenbahnen bei Festsetzung der Tarife zuerkannt worden. Vgl. Piotr Weryho, Die Eisenbahntarife Rufslands für Getreide und Mehl usw., Schriften des Vereins für Sozialpolitik, LXXXIX, 1900, S. 204.

gierung äufsert sich: 1. in der Feststellung von Höchstfrachtsätzen; 2. in der Aufstellung von Vorschriften für die Erstellung, Einführung, Anwendung und Aufhebung von Tarifen; 3. in der Aufsicht über unweigerliche Innehaltung der erwähnten Höchstfrachtsätze und Vorschriften und in der Ergreifung von Mafsnahmen zur Beseitigung etwa wahrgenommener Abweichungen; 4. in der Aufsicht darüber, dafs die Tarife auch tatsächlich den im Artikel 2 vorgezeichneten Zielen entsprechen (Artikel 3). Wenn die Einführung eines neuen oder die Abänderung eines bestehenden Tarifes durch eines der im Art. 2 vorgezeichneten Ziele hervorgerufen wird, so können dahin gerichtete Anträge, unabhängig von der Eisenbahn, ausgehen: 1. von Regierungsbehörden und 2. von gemeinnützigen Institutionen und von Gesellschaften, welche auf Grund regierungsseitig bestätigter Statuten bestehen (Art. 8). Die von den Behörden für Tarifangelegenheiten getroffenen Entscheidungen haben für die Eisenbahnen bindende Kraft (Art. 12)[1].

Hier erscheint somit die Genehmigung eines Tarifs lediglich als die jeder Rechtskraft entbehrende Duldung eines Zustandes, der durch besondere Verfügung jederzeit modifiziert werden kann[2].

---

[1] Vgl. die Publikation: Das allgemeine Gesetz für die russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885 mit den darauf bezüglichen Erläuterungen und Vollzugsverordnungen. Nach der Sammlung von St. L. Brühl herausgegeben vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, Luzern 1900.

[2] Was die österreichische Gesetzgebung betrifft, so sind die genehmigten Tarife insofern nicht intangibel, als es nach § 10, lit. e, Abs. 3 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes der Staatsbahnverwaltung vorbehalten bleibt, dann, wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 Perzent der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Preise hinzuwirken. — Die oben (S. 164, Anm. 2)

c. Prinzip der administrativen Einflufsnahme.

Ein drittes Mittel zur Regulierung der Tarife steht endlich der öffentlichen Verwaltung in der administrativen Einflufsnahme zu Gebote. Tatsächlich wird in verschiedenster Weise seitens der staatlichen Eisenbahnverwaltung auf die Privatbahnen ohne Anwendung — beziehungsweise Inanspruchnahme — des staatlichen Imperiums im Sinne gemeinwirtschaftlicher Durchbildung des Tarifwesens eingewirkt. Zuweilen genügen hier aufklärende Erörterungen. Ebenso aber ist die Staatsverwaltung, die ja den Privatbahnen in vielfacher Beziehung — nicht blofs hinsichtlich der Tarife — zu befehlen hat, häufig in der Lage, einen sehr intensiven Druck auf die Entschliefsungen der Privatbahnen auszuüben[1]. Insbesondere ist es die Linienkonkurrenz, welche gegebenenfalls einen mindestens ebenso durchschlagenden Effekt zu erzielen vermag, wie die Anwendung der staatlichen Verfügungsgewalt. Auf dem hier in Erörterung stehenden Wege sind insbesondere zahlreiche Exporttarife ins Leben gerufen worden.

Eine gesetzliche Direktive wird in der angegebenen Beziehung den Verwaltungsorganen des Deutschen Reiches durch Art. 45 des Gesetzes über die Reichs-

---

zitierte Bestimmung des § 66 der Eisenbahnbetriebsordnung wird von Haberer, Das österreichische Eisenbahnrecht, 1885, S. 70, dahin ausgelegt, dafs es der Regierung „jederzeit vorbehalten sei, einzelne Tarifsätze, welche sich aus öffentlichen Rücksichten als übertriebene Anforderungen darstellen, zu mäfsigen.“ Indes soll gewifs durch die betreffende Norm lediglich eine Direktive für die ursprüngliche Genehmigung der Tarife erteilt werden.

[1] So wurde z. B. seitens des österreichischen Eisenbahnministeriums der von der Graz-Köflacher Eisenbahn angestrebten Prioritätenkonversion mit Rücksicht auf den Umstand nicht zugestimmt, dafs die Gesellschaft die vom Eisenbahnministerium gewährten Tarifermäfsigungen einzuführen sich weigerte. Tatsächlich gelang es der Regierung, auf diesem Wege die im öffentlichen Interesse geforderten Tarifmafsnahmen herbeizuführen. (Vgl. Allg. Tarifanzeiger, 1902, Nr. 19, 25, 27 und 29).

verfassung vom Jahre 1871 erteilt. Dem Reiche steht nach dieser Bestimmung die Kontrolle über das Tarifwesen zu; allein der Beisatz, das Reich habe namentlich dahin zu wirken, dafs die möglichste Gleichmäfsigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt werde, deutet darauf hin, dafs dem Reiche hier ein imperium mit zwingender Gewalt nicht zukommt [1]. Nur bei eintretendem Notstande, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, für den Transport gewisser Güter einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, welcher überdies nicht unter den niedrigsten, auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf. Im übrigen sind es die Mittel direkter und indirekter Einflufsnahme, welche hier in Betracht kommen [2].

Weiters wäre die Errichtung einer im Staate Massachusetts durch ein Gesetz vom Jahre 1869 geschaffenen Eisenbahnaufsichtsbehörde (Board of Railroad Commissioners) zu erwähnen. Diese Behörde erhielt u. a. die Befugnis, Einsicht in alle die Tarife betreffenden Verhältnisse zu nehmen, die dabei wahrgenommenen Mifsstände zu untersuchen und ihre Abstellung anzustreben. Eine eigentliche Exekutivgewalt wurde jedoch der Behörde nicht eingeräumt. Ihre Macht ist im wesentlichen eine moralische, sie besteht darin, dafs die Behörde durch Veröffentlichung der vorgefundenen Mifstände dem Publikum Kenntnis von denselben gibt. Trotzdem wurden mit dieser Mafsregel schöne Erfolge erzielt und sind daher nach dem Muster

---

[1] Vgl. Eger, Handbuch des preufsischen Eisenbahnrechts, I, 1889, S. 65, Anm. 14; dann II, 1896, S. 325 ff.

[2] Art. 45 des behandelten Reichsgesetzes gilt nicht für Bayern. Die bayrische Regierung hat indes die daselbst vorgesehenen Mafsnahmen auch in ihrem Staatsgebiete in genauem Anschlusse an die von Seiten des Reiches ergangenen Normen getroffen. (Vgl. Guttentags Sammlung deutscher Reichsgesetze, Nr. 66, S. 14).

derselben in den Vereinigten Staaten 25 einzelstaatliche Aufsichtsbehörden kreiert worden [1].

d. Konklusionen.

Überblicken wir nunmehr den in mafsgebender Hinsicht geschilderten Zustand des öffentlichen Eisenbahnrechtes, so zeigt sich, dafs die Grundlagen für eine staatliche Tarifpolitik, wie sie uns vorschwebt, ohne Zweifel schon heute vorhanden sind. Ja man kann sagen, dafs in einzelnen Staaten die gegenwärtige Rechtslage fast völlig ausreicht, um das Ideal einer mit den handelspolitischen Maximen in vollem Einklang stehenden Tarifpolitik zu verwirklichen. Allerdings müfste in einer Reihe von Staaten, wie z. B. in Österreich-Ungarn, betreffs der Güterklassifikation, insofern dieselbe gegenwärtig von den Staats- und Privatbahnen vereinbart und der Regierung lediglich zur Genehmigung vorgelegt wird, eine Revision des öffentlichen Eisenbahnrechtes in der Richtung eintreten, dafs die Staatsverwaltung durch ein Gesetz zu ermächtigen wäre, die Güterklassifikation imperativ festzustellen [2]. Was die Tarife selbst anbelangt, so bietet sich im Verhältnisse zu neuen Bahnen das Konzessionsprinzip schon an sich als ein zur Erreichung handelspolitischer Zwecke ausreichendes Mittel dar. Gegenüber den bestehenden Bahnen wäre indes dieses Instrument nicht zu verwenden, während gleichzeitig das Prinzip der administrativen Einflufsnahme als eine unter allen Umständen hinlänglich wirksame Handhabe gewifs nicht angesehen werden kann. Das Prinzip der imperativen Tarifregulierung wird daher auch in jenen Staaten nicht zu entbehren sein, welchen

---

[1] Vgl. Aschrott, a. a. O., S. 1427 ff.

[2] Es ist bemerkenswert, dafs in einem speziellen Falle das österreichische Eisenbahnministerium eine Ergänzung der Güterklassifikation kraft eigener Machtvollkommenheit dekretiert hat. Es handelte sich hierbei um die Einreihung der Automobile. Vgl. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt, Nr. 114 vom 3. Oktober 1903.

dasselbe — wie z. B. dem Deutschen Reiche — gegenwärtig fremd ist. Zugleich aber ist festzuhalten, dafs das System der Homologation, wie oben dargelegt wurde, den Bedürfnissen einer impulsiven Tarifpolitik nicht zu genügen vermag, da es der Regierung die Möglichkeit einer Abänderung bestehender Tarife völlig benimmt[1]. Wir gelangen somit zu dem Schlusse, dafs an die Stelle der sonstigen Formen imperativer Tarifregulierung das System der vollen Tarifhoheit oder doch dasjenige der periodischen Tarifgenehmigung wird zu treten haben.

Würde in der angegebenen Art den Staatsverwaltungen in ihrem Verhältnisse zum Tarifwesen der Privatbahnen freiester Spielraum geschaffen, so läge es in ihrer Hand, jene Grundsätze praktisch zu verwirklichen, welche im ersten Kapitel dieses Abschnittes als Resultat unserer Untersuchungen über die Ausgestaltung der autonomen Tarifpolitik sich ergeben haben. Es wird sodann die Pflicht der Regierung sein, die ihr von der Gesetzgebung dargereichten Zügel kräftig und umsichtig zu führen.

Indes wirft sich hier die Frage auf, ob es denn ganz und gar den Verwaltungsorganen überlassen werden

---

[1] Die französische Verwaltungspraxis behilft sich allerdings mit provisorischen, also widerruflichen Genehmigungen. (Lyon-Caen und L. Renault, a. a. O., S. 575). Indes ist klar, dafs auch mit diesem Notbehelf nichts Positives erreicht wird; denn es entsteht in jedem einzelnen Falle die Frage, welcher Tarif an die Stelle des zurückgezogenen zu treten habe. Pelletan erledigt diese Frage in seinem öfters zitierten Gesetzentwurfe (Art. 2) in folgender Weise: „Cette homologation peut toujours être retirée. Dans ce cas, la taxe qui était perçue immédiatement avant celle dont l'homologation a été retirée, est remise en vigueur de plain droit.“ Indes würde wohl in der Mehrzahl der Fälle der alte Tarif den Intentionen der Regierung kaum besser entsprechen als der aufgehobene. Was hier not tut, ist die selbständige Festsetzung der Tarife durch die Staatsverwaltung.

soll, im Rahmen ihres dergestalt erweiterten Wirkungskreises die Richtung der Tarifpolitik nach freiestem Ermessen zu bestimmen. In der Tat sind Bestrebungen zu Tage getreten, welche darauf abzielten, in sehr weitgehendem Maſse diese Aufgabe der Gesetzgebung zu überweisen und so insbesondere auch die Tarife selbst zum Gegenstande legislativer Regelung zu machen. Indes steht auſser Zweifel, daſs hierdurch dem Tarifwesen der Charakter groſser Schwerfälligkeit imprägniert würde — ganz abgesehen davon, daſs die einander widerstreitenden Interessen von Fall zu Fall endlose Parlamentsschlachten herbeiführen würden[1]. Immerhin aber mag es zweckmäſsig erscheinen, gesetzlich die allgemeinen Grundsätze festzulegen, nach welchen von der Staatsverwaltung nicht nur bei Erstellung der Staatsbahntarife, sondern auch bei Regulierung des Tarifwesens der Privatbahnen vorzugehen sein wird: eine Methode, die — wie wir wissen — im österreichischen Gesetzentwurfe vom Jahre 1877 und in Pelletans Gesetzesvorschlag zur Anwendung gelangte. Wir denken hier z. B. an gesetzliche Vorschriften des Inhaltes, daſs von einem Punkte der Landesgrenze in der Richtung gegen das Inland solche Begünstigungstarife nicht eingeräumt werden sollen, welche in einer den volkswirtschaftlichen Interessen des Inlandes abträglichen Weise auch der ausländischen Provenienz zu Gebote stehen würden; daſs nach Maſsgabe der inländischen Interessen tunlichst für ermäſsigte Exportausnahmetarife zu sorgen ist und daſs hierbei Maſsnahmen zu treffen sind, damit nicht diese

---

[1] Die englischen Maximalsätze können hier nicht angezogen werden. Sie tragen den Charakter von Konzessionsbedingungen an sich, obwohl sie vom Parlament festgesetzt werden. Es geschieht dies in ziemlich schablonenhafter Weise; dabei ist die Latitude eine so groſse, daſs die Maxima bedeutungslos bleiben. Vgl. Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, II, 1875, S. 541.

Ausnahmetarife in einer die inländische Volkswirtschaft schädigenden Weise von der ausländischen Konkurrenz zum Durchzuge benützt werden können; dafs ermäfsigte Transittarife nur im Falle der durch ausländische Bahnen oder durch den Seeweg gebotenen Konkurrenz zulässig sind, und dafs — wenn irgend möglich — auch in diesem Falle für den Export derselben Güter inländischer Provenienz auf derselben Strecke und in derselben Richtung dieselben Einheitssätze zur Verfügung zu stellen sind usw.

Niemand wird behaupten, dafs, falls in der geschilderten Art und Weise die Fundamente einer den handelspolitischen Anforderungen entsprechenden Tarifpolitik gelegt werden sollten, hiermit ein durchaus neues Motiv der öffentlichen Verwaltung zur Geltung gelangen würde. Im Gegenteile ist ja unser modernes Verwaltungsrecht vielfach durchsetzt von dem Leitgedanken, dafs der Einzelne bei Verfolgung seiner wirtschaftlichen Ziele keineswegs frei und unbehindert vorgehen dürfe, dafs vielmehr die Rücksichtnahme auf öffentliche Interessen der extremen Ausbeutung wirtschaftlich vorteilhafter Positionen Schranken zu ziehen habe. Der Begriff des öffentlichen Interesses hat hierbei eine ziemlich weite Fassung erhalten. Jedes fremde Interesse, welches sich mit der Wohlfahrt einer gröfseren Anzahl von Individuen verknüpft und dadurch eine gewisse Allgemeinheit erlangt, wird von unserer modernen Gesetzgebung als ein öffentliches angesehen; das öffentliche Interesse ist vielfach nichts weiter als eine Summe von Privatinteressen. Ja noch mehr: es mangelt nicht an gesetzlichen Bestimmungen, welche die schrankenlose Betätigung privatwirtschaftlicher Tendenzen schon dann als unzulässig ansehen, wenn hierdurch überhaupt ein fremdes Interesse empfindlich berührt würde, mag auch im konkreten Falle hierbei lediglich ein einzelnes Individuum in Betracht kommen. Derartigen Beschränkungen des privaten Wirtschaftsbetriebes begegnen wir im weiten Gebiete des

Verwaltungsrechts auf Schritt und Tritt. Das Bergrecht, das Wasserrecht, das Forstrecht, das Gewerberecht beschäftigen sich zum grofsen Teile mit der gesetzlichen, resp. administrativen Abgrenzung der Interessensphären. Dasselbe gilt von der Baupolizei, der Lebensmittelpolizei und vielen anderen Materien des öffentlichen Rechts. Dafs hier in erster Linie die Arbeitergesetzgebung in Betracht kommt, braucht kaum erwähnt zu werden.

Überall zeigt sich in den angegebenen Rücksichten die Beschränkung des rein geschäftsmännischen Kalkuls durch die Staatsgewalt im Interesse der Allgemeinheit, bezw. im Interesse gewisser Bevölkerungsgruppen, denen die rücksichtslose Ausbeutung der ökonomischen Sachlage zum Nachteile gereichen würde. Dieser Grundsatz macht auf allen Gebieten der Verwaltung so siegreiche Fortschritte, dafs nicht anzunehmen ist, er werde dem Tarifwesen der Eisenbahnen in so weitgehendem Mafse fremd bleiben, als dies gegenwärtig der Fall ist. Die formelle Gestaltung der Eisenbahntarife ist ja längst zum Gegenstande staatlicher Fürsorge gemacht worden[1]; es kann keinem Zweifel unterliegen, dafs auch in meritorischer Hinsicht die durch bestehende Gesetze bereits heute gegebene Möglichkeit einer intensiven Kontrolle des Tarifwesens von Seite der öffentlichen Gewalt im handelspolitischen Sinne wird verwertet werden.

In Frage stehen hier lediglich die Grenzen, welche

[1] Derartige Bestimmungen wurden für alle österreichischen und ungarischen Vollbahnen getroffen durch die Eisenbahnbetriebsordnung (kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, R.G.Bl. Nr. 1 ex 1852), dann durch das Betriebsreglement (für Österreich publiziert auf Grund des Gesetzes vom 27. Oktober 1892, R.G.Bl. Nr. 187) und durch verschiedene Ministerialverordnungen; diese Normen betreffen die Art der Frachtberechnung, die Nebengebühren, die Publikation neuer Tarife, deren Abänderung und Ergänzung, die Gewährung von Frachtermäfsigungen usw.

die Staatsgewalt in Bezug auf die meritorische Beeinflussung der Frachttarife sich zu ziehen hat. In diesem Belange ist daran festzuhalten, dafs Zoll und Fracht, mögen diese beiden Institutionen hinsichtlich der wirtschaftlichen Effekte noch so viele Analogien aufweisen, doch in ihrem inneren Wesen völlig verschieden sind. Der Zoll ist eine Steuer, er kann somit ganz und gar nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten bemessen werden. In gleich konsequenter Weise läfst sich jedoch die Fracht nicht behandeln, da dieselbe als Entgelt für eine Leistung sich darstellt. Diesen Zusammenhang darf die staatliche Tarifpolitik niemals aus dem Auge verlieren. Unter allen Umständen kann es sich immer nur um ein durch das Gemeinwohl unbedingt gebotenes Abweichen von jenen Tarifkonstruktionen handeln, die nach dem Grundsatze der höchsten Rentabilität, nach den Maximen des kaufmännischen Kalkuls sich ergeben würden. Der Zwang ist hier nur soweit zulässig, als es die Lage des zu schützenden Produktionszweiges unbedingt erfordert; jedenfalls darf die Existenz der Transportunternehmung niemals in Gefahr gesetzt werden[1]. Niemals darf die Beschränkung so weit gehen, dafs die ganze Eisenbahnunternehmung in ihrem Bestande gefährdet wäre. Der Bahn mufs daher die landesübliche Verzinsung und ein Tilgungsanteil des Anlagekapitals gesichert bleiben[2]. Am kräftigsten wird

[1] In diesem Sinne werden durch die Artikel 39 und 44 des italienischen Verzeichnisses der Konzessionsbedingungen die den Betrieb der Staatsbahnlinien führenden Privatbahnen gegen jede Schmälerung des Reinertrags geschützt, welche aus staatlich angeordneten Tarifherabsetzungen resultieren könnte. Vgl. Pelletan, a. a. O., S. 233.

[2] Vgl. Ulrich, a. a. O., S. 147, 148. Aus dem angegebenen Gesichtspunkte bestimmt der § 10 (lit. e, Abs. 2) des österreichischen Eisenbahnkonzessionsgesetzes, dafs bei Festsetzung des Tarifs „auf sämtliche obwaltenden Verhältnisse, auf die Rentabilität der Bahn, auf die Tarife der Nachbarbahnen usw.“ angemessene Rücksicht zu nehmen ist.

demnach der tarifarische Einflufs der Staatsgewalt zur Geltung gelangen können, sobald das Investitionskapital getilgt ist und die Selbstkosten mit den Betriebskosten zusammenfallen. Diese Prinzipien werden, ebenso wie die übrigen Grundsätze der Tarifregulierung, gesetzlich zu sanktionieren sein.

Was die Frage betrifft, ob der Tarif derart angesetzt werden darf, dafs — bei Integrität des Gesamtbestandes — ein einzelner Geschäftszweig (der Transport gewisser Güter, der Verkehr auf gewissen Strecken) der Passivität preisgegeben wird, so möchten wir dieselbe dahin beantworten, dafs selbst ein so weitgehendes Eingreifen der Staatsgewalt unter Umständen nicht ausgeschlossen sein sollte, dafs aber hierbei mit besonderer Vorsicht zu verfahren wäre.

Alles in allem glauben wir uns nicht in Utopien zu ergehen und ebensowenig uns mit den rechtlichen und ökonomischen Entwicklungstendenzen unserer Zeit in Widerspruch zu setzen, wenn wir behaupten, dafs die handelspolitische Reglementierung des Tarifwesens der Privatbahnen durchaus im Bereiche der Möglichkeit liegt. Allerdings vertritt Ulrich eine weitverbreitete Meinung, indem er sich (a. a. O., S. 119) dahin äufsert, dafs die Nachteile der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung nur durch die allgemeine Verstaatlichung der Privatbahnen zu beseitigen seien. In Deutschland, und insbesondere in Preufsen, sei man auf diesem Wege zum Ziel gelangt. Hingegen hätte sich in Österreich-Ungarn, in Frankreich, dem „gepriesenen Mutterlande der privatwirtschaftlichen Tarifgestaltung“, ebenso in Rufsland und Italien das staatliche Aufsichtsrecht als unzulänglich erwiesen. Auch wir bekennen uns ohne weiteres als Anhänger des Prinzips der Eisenbahnverstaatlichung, obzwar wir uns nicht verhehlen, dafs jeder Staat als Eisenbahnunternehmer durch politische Einflüsse zu tarifarischen Mafsnahmen gedrängt werden

kann, welche aufserhalb der allgemeinen Wirtschaftspolitik liegen. Sei dem wie ihm wolle, sicherlich wäre in der Eisenbahnverstaatlichung — mit Festhaltung der hinsichtlich der Staatsbahntarife vorgebrachten Bemerkungen — das einfachste und zuverlässigste Mittel zu erblicken, um die privatwirtschaftliche Tarifgestaltung in gemeinwirtschaftliche Bahnen zu lenken. Allein die allgemeine Eisenbahnverstaatlichung liegt wohl in ferner Zukunft; ihre Durchführung ist von zahllosen Faktoren abhängig, deren Analyse den Rahmen unserer Erörterungen überschreiten würde. Aus diesem Grunde haben wir von der angegebenen Lösung der Frage abstrahiert, indem wir den Nachweis zu erbringen versuchten, dafs die allgemeine Verstaatlichung der Privatbahnen keineswegs als unerläfsliche Voraussetzung einer im handelspolitischen Sinne rationellen Gestaltung der Eisenbahntarife anzusehen ist.

Indes erübrigt uns, ehe die aufgestellte These als völlig erwiesen angesehen werden kann, noch die Erörterung eines verwickelten Problems.

e. Erworbene Rechte.

Wir haben hervorgehoben, dafs es der Staatsverwaltung vollkommen frei steht, das Prinzip unumschränkter Tarifhoheit in den Konzessionsbedingungen aufrecht zu erhalten, bezw. zur Geltung zu bringen. Wir haben weiters ausgeführt, dafs gegenüber bestehenden Privatbahnen das Prinzip der unbeschränkten Tarifhoheit zu realisieren sei. Wie aber verhält es sich mit der Durchführung dieses Prinzips gegenüber den durch die Eisenbahnkonzessionen in tarifarischer Hinsicht erworbenen Rechten?

Die Mehrzahl der Eisenbahnkonzessionen enthält — im Sinne jener Tarifpolitik, die wir schon in der Einleitung gekennzeichnet haben, — rücksichtlich der Frachttarife lediglich Bestimmungen über die Maximalhöhe der Frachtsätze. Zuweilen findet sich auch die Klausel, dafs unter gewissen Voraussetzungen (bei einer gewissen Ziffer

des Reinerträgnisses) diese Maximalsätze entsprechend zu ermäfsigen seien. Insofern nun die Konzessionsurkunden mit Maximalsätzen sich beschäftigen, haben die Bahnen die Pflicht, ihre Frachtsätze nicht über das Tarifmaximum zu erhöhen. Ganz allgemein wird angenommen, dafs sie hiermit zugleich das Recht erworben haben, bis zu der fixierten Höhe bei Erstellung der Tarifsätze sich frei zu bewegen. Vollkommen zwingend ist nun freilich dieser Schlufs nicht; vielmehr könnte die Festsetzung von Maximalsätzen recht wohl auch dahin verstanden werden, dafs hiermit den Bahnen lediglich die Pflicht auferlegt werde, das Maximum nicht zu überschreiten, dafs sie aber gleichwohl innerhalb der ihnen eingeräumten Grenzen betreffs der Tarifbildung auf die staatliche Genehmigung angewiesen seien. So sehen wir tatsächlich, dafs z. B. in Frankreich auch jene Frachtsätze, welche niedriger sind als das konzessionsmäfsige Maximum, der Homologation seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten bedürfen[1].

[1] Die Frage, ob die ministerielle Genehmigung der innerhalb der konzessionsmäfsigen Grenzen sich haltenden Tarife lediglich eine Formalität sei oder ob die Regierung in dem angegebenen Falle die Homologation zu verweigern das Recht habe, bildete von 1850—57 in Frankreich wiederholt den Gegenstand von Verhandlungen im Staatsrate und in beiden Kammern. Seit 1857 aber steht es aufser Zweifel, dafs letztere Auffassung die zutreffende ist und dafs die Homologation keineswegs als eine formelle Registrierung der vorgelegten Tarife anzusehen ist. Vgl. die ausführliche Darstellung bei Picard, Traité des chemins de fer, 1887, t. 4, pag. 25 ff. Er gelangt zu folgendem Resultate: „Le rôle du Ministre ne se borne pas à constater que les tarifs sont compris dans les limites fixées par le cahier des charges; il n'est point tenu de délivrer l'exequatur après cette constatation matérielle. Son droit et son devoir sont au contraire d'examiner la valeur du tarif, d'en peser les qualités et les défauts, de s'assurer que les propositions de la compagnie donnent satisfaction à l'intérêt public et qu'elles ne sont pas de nature à créer une concurrence abusive au regard d'entreprise rivale de transport, et,

Was die übrigen Staaten — insbesondere Österreich-Ungarn — betrifft, so geht, wie erwähnt, die herrschende Ansicht dahin, dafs die Bahnen eo ipso berechtigt seien, ihre Frachtsätze bis zum konzessionsmäfsigen Maximum in beliebiger Höhe anzusetzen [1].

Hierin liegt ohne Zweifel ein nicht zu unterschätzendes Hemmnis der tarifarischen Exportförderung, wiewohl nicht zu übersehen ist, dafs gerade hinsichtlich der Exportförderung dem Staate noch andere Mittel der Tarifpolitik zu Gebote stehen als die Dekretierung der Tarifermäfsigung (Konkurrenzierung durch die Staatsbahnen usw.).

Allein dem erörterten Thema kommt noch in einer andern als in der eben behandelten Beziehung grofse Bedeutung zu. Es rollt sich nämlich die Frage auf, ob die Staatsverwaltungen durch die Fixierung von Maximalsätzen sich des Rechtes begeben haben, solche tarifarische Verfügungen zu treffen, welche mit dem Maximum der Frachtsätze nicht im Zusammenhange stehen. Wir wissen ja, dafs in der eisenbahntarifarischen Handelspolitik die für ausländische Güter festzusetzenden Tarifminima, mögen dieselben relativer oder absoluter Natur sein, eine ebenso wichtige Rolle zu spielen berufen sind, wie die Maximalgrenzen der Frachttarife. Hat nun die Staatsverwaltung durch den Umstand, dafs sie bei Statuierung der Konzessionsklauseln auf die Feststellung von Maximalsätzen sich beschränkte, in jeder anderen Beziehung

---

dans le cas contraire, de refuser l'homologation, d'opposer son veto.“ So auch Lyon-Caen und L. Renault, a. a. O., p. 573.

[1] In Bezug auf die von der Staatsverwaltung zu erteilende Genehmigung (S. 164) wird in Österreich allgemein angenommen, dafs dieselbe nicht versagt werden könne, wenn der vorgelegte Tarif die konzessionsmäfsigen Taxen nicht überschreitet und den sonstigen allgemeinen Anordnungen entspricht. — In Italien ist den Bahnen das fragliche Recht durch Art. 272 des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten ausdrücklich eingeräumt.

auf die Geltendmachung der Tarifhoheit Verzicht geleistet? Kann man sagen, dafs hiermit den Privatbahnen in jeder anderen Beziehung die volle Freiheit der Tarifbildung gewährleistet wurde? Wir glauben von dieser Frage sagen zu können, dafs deren Bejahung mindestens nicht von selbst sich ergibt. Ebenso zweifelhaft ist es, ob die Staatsverwaltung auf das Recht der Tarifkontrolle verzichtet hat, falls in der Konzessionsurkunde über die Tarifsätze mit Stillschweigen hinweggegangen wird. Insofern freilich einer Bahn ausdrücklich die Freiheit der Tarifbildung in der Konzession zugesichert wurde, hat die Staatsverwaltung allen Einflusses sich begeben[1]; und zwar liegt eine wesentliche Behinderung der handelspolitischen Einflufsnahme auch dann vor, wenn nur einzelnen Privatbahnen das Recht der freien Tarifbildung zugestanden wurde. Solche Rechte liegen daher allerdings wie Felsblöcke auf dem Wege, der zu einer handelspolitischen Konfiguration des Tarifwesens führt.

Indes — mag dem sein wie ihm wolle, und mag man über obige Fragen wie immer denken: sicherlich darf nicht der Umstand vergessen werden, dafs wir bei Erörterung der handelspolitischen Ausgestaltung des Tarifwesens von Gebilden und Erscheinungen gesprochen haben, die vielleicht erst in ferner Zukunft sich verwirklichen werden. Wir wollen es auch hier unterlassen, auf die — allerdings einfachste — Lösung der Frage, nämlich auf die Verstaatlichung der Privatbahnen, zu verweisen. Aber wenn selbst unser Wirtschaftsleben auf absehbare Zeiten hinaus mit dem Bestande von Privatbahnen zu rechnen hätte, so kommt doch in Betracht, dafs es bekanntlich keine ewigen Eisenbahnkonzessionen gibt. Sie alle kommen in kürzerer oder längerer Frist zum Ablauf und bei

[1] Für Österreich s. Lange von Burgenkron, Das Tarifwesen der österreichischen Privateisenbahnen, 1882, S. 21.

Erneuerung solcher Privilegien werden sicherlich die kompetenten Faktoren von einer fortgeschrittenen Auffassung, von dem neuen Geiste der Eisenbahnverwaltung sich leiten lassen. Endlich aber wollen wir mit aller Vorsicht des Umstandes gedenken, dafs der Gesetzgebung die vollste Souveränität zukommt und dafs sie — es mangelt doch in der Geschichte gewifs nicht an zutreffenden Beispielen — auch mit wohlerworbenen Rechten, mag eine Entschädigung geboten werden oder nicht, nach Belieben verfahren kann. Hält man sich schliefslich vor Augen, dafs es sich in der vorliegenden Frage ja keineswegs um einen plötzlichen Umsturz aller bestehenden Tarifverhältnisse, sondern um eine allmähliche, alle Interessen in subtilster Weise berücksichtigende Umgestaltung handelt, um eine Umgestaltung, welche Schritt für Schritt die jeweils hervorstechendsten Anomalien beseitigen soll, so verliert die Heranziehung des Expropriationsgedankens gewifs sehr viel von dem vielleicht manchem Beurteiler abschreckend erscheinenden Charakter.

Es mag nicht unerwähnt bleiben, dafs in der angegebenen Rechtsfrage ein Präzedenzfall vorliegt. In Rufsland ist die Regierung seit dem Jahre 1887 bemüht, die materielle Tarifeinheit herzustellen[1]; hierbei wird vielfach über die entgegenstehenden Konzessionsbedingungen hinweggegangen. Man wende uns nicht ein, dafs dies nur in Rufsland geschehen könne! Die Staatsgewalt ist immer gleich allgewaltig, mag sie im Willensakt eines absoluten Herrschers oder in einem sanktionierten Parlamentsbeschlusse sich äufsern[2].

---

[1] Hinsichtlich der russischen Tarife für Getreide und Mehl vgl. Piotr Weryho, a. a. O.

[2] Vielfach ist die Frage erörtert worden, ob das englische Parlament befugt sei, die in den Konzessionsurkunden der Privatbahnen festgesetzten Tarifmaxima einer Revision zu unterziehen. Diese Frage wurde früher häufig verneint, obwohl seit einem

2. Die Vertragspolitik im Verhältnis zu den Privatbahnen.

Es erübrigt nun noch die Erörterung der Frage, in welcher Weise gegenüber den Privatbahnen die im zweiten

---

Parlamentsbeschlusse vom Jahre 1845 die Revisionsklausel in allen Privats Acts der Eisenbahnen als Standing Order wiederkehrt. Das Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz vom 10. August 1888 bestimmt nun aber im § 24, dafs jede Eisenbahngesellschaft binnen sechs Monaten dem Handelsamte betreffs neuer Frachtmaxima Vorschläge zu erstatten habe. Falls eine Einigung des Handelsamtes und der Gesellschaft nicht zu Stande kommt, hat das Handelsamt nach seinem Ermessen die Maxima vorläufig festzusetzen und dem Parlament darüber zu berichten. Werden gegen den vom Handelsamte vorgelegten Gesetzentwurf Anträge eingebracht, so ist derselbe einem Ausschusse zu überweisen und vor diesem in derselben Weise wie ein Konzessionsgesetz zu verhandeln. Änderungen können sodann über Antrag der Gesellschaft oder dritter Personen beim Handelsamte beantragt und von diesem verfügt werden. (Vgl. Ulrich, Das englische Eisenbahn- und Kanalverkehrsgesetz vom 10. August 1888, a. a. O., S. 5 ff.) Cohn (Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, III, S. 120) äufsert sich zu der besprochenen Frage in folgender Weise: „Ich würde es für einen Fehler jeder Gesetzgebung halten, wenn sie bei der Zulassung eines Eisenbahnunternehmens von Privaten den Vorbehalt einer periodischen Revision der Klauseln vergäfse oder gar absichtlich unterliefse. Sie würde dadurch ein Dunkel entstehen lassen über gewisse Grundfragen des Verhältnisses erworbener Rechte von Privaten und unverlierbarer Rechte des Staates... Hat man es aber aus diesem oder jenem Grunde dennoch verabsäumt, so scheint es mir immer noch zweifelhaft, ob wirklich ein unantastbares Privatrecht des zugelassenen Unternehmens für alle Folgezeit besteht.“ Tatsächlich hat gerade in England das Gesetz vom 10. August 1888 Bestimmungen aufgenommen, nach welchen für jede Eisenbahn mit Zustimmung des Handelsamtes und des Parlaments eine einheitliche Klassifikation und einheitliche Frachtsätze festgestellt werden sollen. (Vgl. Röll, Encyklopädie, S. 3161). Stein (Handbuch der Verwaltungslehre, 1888, S. 402) erblickt das durchgreifende Mittel zur praktischen Lösung der schwierigen Rechtsfrage, ob die Verwaltung rechtlich befugt ist, eine Privatbahn zu zwingen, unter ihren konzessionsmäfsigen Tarif herabzugehen, ohne dafs sie dafür der Bahn eine Entschädigung nach dem Prinzip der Enteignung zu zahlen hätte, in der Besteuerung des Reinertrages und in der Eröffnung der Konkurrenz durch Staats- und andere Bahnen. — Einfach ist die

Kapitel dieses Abschnittes geschilderte Vertragspolitik zu realisieren sein wird. In dieser Beziehung gilt der allgemeine Rechtsgrundsatz, dafs durch die in verfassungsmäfsiger Form als Gesetz kundgemachten Staatsverträge die Staatsbürger unmittelbar verpflichtet werden. Tatsächlich zweifelt niemand daran, dafs die in den Handelsverträgen enthaltenen Bestimmungen nicht blofs für die Staaten als solche, sondern auch, sofern Handlungen und Unterlassungen der Untertanen in Betracht kommen, für diese letzteren als rechtsverbindliche Normen anzusehen sind. So sind denn auch beispielsweise in Österreich und Ungarn die eisenbahntarifarischen Abschnitte der mit auswärtigen Staaten abgeschlossenen Handelsverträge den Privatbahnverwaltungen ohne weiteres zur Danachachtung mitgeteilt worden. Hier scheint also — und zwar auch gegenüber den konzessionsmäfsig erworbenen Rechten — die unmittelbar verbindlich wirkende Kraft von Tarifgesetzen anerkannt zu sein. Niemals hat unseres Wissens irgend eine Privatbahn gegen die Durchführung der eisenbahntarifarischen Bestimmungen eines Handelsvertrages Protest erhoben. Wenn heutzutage eine Privatbahn es versuchen würde, die vertragsmäfsige, mit einem fremden Staate vereinbarte Parität zu durchbrechen und etwa für ausländische Waren höhere Tarife zu erstellen als für inländische Güter, so müfste dies, wenn obige Auffassung zutrifft, von ihrer eigenen Regierung sofort inhibiert werden. In der Tat würde der Vertragsstaat ohne Zweifel nicht zögern, dieses Begehren an seinen Kompaziszenten zu stellen. Es wäre uns leicht, aus dieser Sachlage Argumente für die Zulässigkeit der oben behandelten Expropriationsmethode abzuleiten. Denn ohne Zweifel würde es einen eigentümlichen Widerspruch bedeuten, wenn die kon-

Lösung des Problems, insofern die Revisionsklausel in die Konzession aufgenommen wurde. Dies ist z. B. der Fall bei einer Reihe jüngerer österreichischer Bahnen.

zessionsmäſsig erworbenen Rechte vor einem, auf Grund eines Handelsvertrages erlassenen, also den Interessen eines fremden Staates entsprechenden Gesetz unbedingt zurückzuweichen gezwungen wären, während zu Gunsten der autonomen, auf die Wahrung der inländischen Gesamtinteressen abzielenden Gesetzgebung nicht das gleiche zu gelten hätte.

Indes soll nicht behauptet werden, daſs es sich hier um ein mit vollem Bewuſstsein vertretenes Rechtsprinzip handelt. Vielmehr gilt diesbezüglich, was schon an anderer Stelle hervorgehoben wurde: daſs die eisenbahntarifarischen Bestimmungen unserer Handelsverträge einen mehr oder weniger dekorativen Charakter an sich tragen und daſs man sich bis jetzt nicht besonders bemüht hat, die in dieser Hinsicht sich aufrollenden, äuſserst komplizierten Wirtschafts- und Rechtsfragen bis in ihre letzten Konsequenzen zu durchdenken. Bezeichnend ist jedenfalls die Tatsache, daſs in einzelnen Verträgen dem uns beschäftigenden Probleme vorsichtig aus dem Wege gegangen wurde. So werden beispielsweise die eisenbahntarifarischen Bestimmungen des österreichisch-ungarischen Ausgleichs ausdrücklich nur auf die Staatsbahnen bezogen; und in der convention à quatre wird die Meistbegünstigung nur insoweit gegenseitig zugesichert, als nicht „auf Grund von Konzessionen erworbene Rechte entgegenstehen“ (Art. 10, II, 1 und 3).

Es ist in der Tat vollkommen begreiflich und ein Zeichen fortgeschrittenen Raisonnements, wenn solche Staaten, welche gegenüber bestehenden Privatbahnen nicht vollkommen freie Hand haben, auch nur innerhalb des ihnen in dieser Beziehung verbliebenen Spielraumes gegenüber dritten Staaten sich verpflichten. Anderseits aber legt eine derartige Auffassung der weiteren Ausgestaltung der Vertragspolitik drückende Fesseln an und es wird daher auch hier die Frage sich aufwerfen, ob nicht de

lege ferenda eine Suppression erworbener Konzessionsrechte zu Gunsten der allgemeinen Wohlfahrt ins Auge zu fassen wäre: ein Gedanke, der auf dem Gebiete der Vertragspolitik um so näher liegt, als ja, wie betont wurde, die Mehrzahl der bestehenden Handelsverträge nach ihrem strikten Wortlaute eine andere Interpretation nicht zuläſst.

Betreffs der Vertragspolitik wird sich demgemäſs die Sachlage so gestalten, daſs die kontrahierenden Staaten in die Handelsverträge ebenso detaillierte Bestimmungen über die Eisenbahntarife aufnehmen werden wie dies rücksichtlich der Zollsätze gebräuchlich ist. Wir stellen uns dies etwa so vor, daſs im Texte des Vertrages die vereinbarten Grundsätze Aufnahme finden werden, während die Details, wie dies ja auch in Anbetracht der Zollsätze geschieht, in je einer Anlage für jeden der beiden Staaten zur Festsetzung gelangen werden, wobei überdies einzelne Punkte den Schluſsprotokollen überlassen bleiben dürften. Übrigens mag es unter Umständen zweckmäſsig erscheinen, in den Handelsverträgen selbst sich auf die Fixierung der vereinbarten Prinzipien zu beschränken, hingegen die Ausführung derselben den unter staatlicher Kontrolle sich vollziehenden Vereinbarungen der betreffenden Bahnverwaltungen vorzubehalten.

Es wirft sich hier die Frage auf, in welcher Weise die Einhaltung der von den einzelnen Staaten vertragsmäſsig übernommenen Verpflichtungen wird gesichert werden. Im allgemeinen darf man zwar hinsichtlich der völkerrechtlichen Vereinbarungen von der Voraussetzung ausgehen, daſs dieselben seitens der kontrahierenden Staaten strenge eingehalten werden. Es ist jedoch bekannt, daſs dies keineswegs immer der Fall ist und daſs auf diesem Gebiete nur zu häufig Interpretationen vorkommen, welche die geringste Unklarheit in mehr oder weniger gewaltsamer Weise ausbeuten. Der Mangel des Richters wird hier um so empfindlicher hervor-

treten, je komplizierter die Verhältnisse sich gestalten werden. Indes kann wohl der Hoffnung Raum gegeben werden, dafs jene barbarische, allerdings von den kultiviertesten Völkern heutzutage noch betriebene Politik, welche die Mifsachtung geschlossener Verträge als patriotisches Kunststück ansieht, allmählich einem geläuterten Rechtsgefühle weichen wird. Jedenfalls wird es das Recht und — gegenüber ihren Bürgern — auch die Pflicht aller Staaten sein, jenes einzige Mittel der Exekutive, welches im internationalen Verkehre gegeben erscheint, nicht aufser acht zu lassen: das Mittel der Selbsthilfe. Rechtsverletzungen mit Retorsionen zu beantworten und vor dem Tarifkriege nicht zurückzuschrecken, wo es sich um die Verteidigung des Rechts handelt — eine solche Politik kann niemals als eine illegale und keineswegs immer als eine unkluge bezeichnet werden[1].

3. Technische Schwierigkeiten.

So sehen wir denn, dafs in rechtlicher Beziehung keinerlei fundamentale Umwälzung erforderlich sein wird, um das handelspolitische Programm der Tarifpolitik zur Verwirklichung gelangen zu lassen.

Allerdings ist jedoch nicht zu verkennen, dafs die technischen Schwierigkeiten, welche der Durchführung dieses Programms sich entgegenstellen, keineswegs unbeträchtliche sind. Ist es doch vollkommen klar, dafs eine derartige Ausgestaltung der Tarifpolitik, wie wir sie zu skizzieren versucht haben, einen die kleinsten Details erfassenden Einblick in den Mechanismus der Volkswirtschaft, insbesondere auch in die kommerziellen Verhältnisse der Privatbahnen voraussetzt. Sicherlich sind die hier zu lösenden Aufgaben überaus diffiziler Natur. Die sachgemäfse Entscheidung der Frage, welche Artikel schutz-

[1] Auch an Schiedsgerichte könnte hier gedacht werden, zumal allem Anscheine nach denselben in der künftigen Handelspolitik eine bedeutsame Rolle zufallen wird.

bedürftig erscheinen, in welcher Weise die Güter-Klassifikation zu Gunsten der letzteren handelspolitisch zu modifizieren sei, ob und in welchem Ausmafse Begünstigungen für den Transport inländischer Provenienzen, bezw. für den Export gewährt oder angeordnet werden sollen, inwiefern ermäfsigte Transitsätze als unschädlich anzusehen sind: die Entscheidung dieser und ähnlicher Fragen wird — ganz abgesehen von der ungeheuren Tragweite internationaler Konzessionen — in jedem einzelnen Falle ein bedeutendes Mafs staatsmännischer Einsicht voraussetzen. Indes kann absolut nicht behauptet werden, dafs diesbezüglich unlösbare Probleme vorliegen; vor Schwierigkeiten aber darf die Staatskunst nicht zurückschrecken. Das wirtschaftliche Leben gebiert eben in seiner fortschreitenden Entwicklung immer neue Komplikationen; in demselben Mafse wachsen die Anforderungen, welche an die Organe der Staatsverwaltung gestellt werden und denen unbedingt entsprochen werden mufs.

Was insbesondere das Verhältnis zu den Privatbahnen betrifft, so sind ja die letzteren, sofern sie — und dies ist die Regel — Aktiengesellschaften sind, zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichtet; es ist nicht einzusehen, weshalb die Gebarung dieser Unternehmungen nicht in noch weitergehendem Mafse, als dies heute der Fall ist, der Staatsverwaltung offen gelegt werden sollte[1]. Die Privatbahnen werden übrigens in ihrem eigenen Interesse dieser Kontrolle schon aus dem Grunde sich ohne Schwierigkeiten unterwerfen, um nicht etwa solchen Ver-

---

[1] Es sei hier daran erinnert, dafs beispielsweise im Staate New York dem im Jahre 1882 errichteten Eisenbahnaufsichtsamte die Befugnis zusteht, sich durch Einsicht der Bücher und Geschäftspapiere über die finanzielle Lage der Eisenbahnen zu unterrichten, auch zu diesem Zwecke Zeugen eidlich zu vernehmen. Vgl. v. d. Leyen, a. a. O., S. 135. Das gleiche gilt von der Interstate Commerce Commission, a. a. O. S. 296.

fügungen ausgesetzt zu sein, welche die Grundlagen ihrer finanziellen Existenz erschüttern könnten. Mangelnde Kenntnis der Verhältnisse kann demnach nicht als Hindernis einer rationellen Tarifpolitik angesehen werden; ja wir behaupten sogar, daſs schon bei dem heutigen Stande der Dinge die Staatsverwaltung sehr wohl in der Lage wäre, den Effekt jedweder Tarifmaſsregel mit ziemlicher Sicherheit zu prognostizieren. Schlieſslich kommt hier in Erwägung, daſs eine sorgfältige Beurteilung aller maſsgebenden Faktoren auch auf anderen Gebieten der Handelspolitik unerläſslich ist. So müssen bei Fixierung der Zollsätze die speziellen Verhältnisse der betreffenden Branche stets mit der gröſsten Sorgfalt untersucht werden; auch hier ist ziffermäſsig festzustellen, welches Maſs von Schutz jedem Produktionszweig zugewendet werden muſs, welche Zollbelastung der Hilfsstoffe er verträgt usw. Die Erhebungen sind hier ebenso schwierig, die Resultate ebenso unsicher als bei Feststellung der Eisenbahnbetriebsverhältnisse; und doch behauptet niemand, daſs es unmöglich sei, rationelle Zollpolitik zu treiben. Hier wie dort wird es vom ersten bis zum letzten Schritt sich darum handeln, im Widerstreite der Privatinteressen das öffentliche Wohl im Auge zu behalten, in objektiver Beurteilung das sachlich Richtige von agitatorischen Argumenten zu unterscheiden, immerfort zu prüfen, zu sichten und auszugleichen. „Hier muſs die Politik notwendig von der Auffassung aller Individuen als einer Einheit und eines bei ihnen vorhandenen, vom Staate zu vertretenden Kollektivinteresses ausgehen [1]."

So wird denn unaufhaltsam die Tarifpolitik jenen Weg wandeln, welchen unsere Zollpolitik längst be-

[1] Philippovich, Grundriſs der politischen Ökonomie, 1899, II. Bd., I. Teil, S. 17.

schritten hat. Unsere Zeit fordert nun einmal von der Staatsgewalt die energische Wahrung der ihrem Schutze anvertrauten wirtschaftlichen Interessen. Eine aktive Politik, nicht das bequeme laissez faire ist die Devise unserer Zeit; und aus dem Wust von Sonderbestrebungen mufs dasjenige sich herauskristallisieren, was dem wirklichen Staatsmanne stets vor Augen schwebt: das allgemeine Wohl.



Pierersche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

